

COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
68º periodo de sesiones
Punto 21 del orden del día

MEPC 68/21
29 mayo 2015
Original: INGLÉS

**INFORME DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO
CORRESPONDIENTE A SU 68º PERIODO DE SESIONES**

Sección		Página
1	INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA	5
2	ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE	6
3	CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA	17
4	MEDIDAS TÉCNICAS Y OPERACIONALES ADICIONALES PARA MEJORAR LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL	39
5	REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES	47
6	EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO	50
7	ENMIENDAS AL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL – MODELO DE LIBRO REGISTRO DE BASURAS	54
8	EXAMEN DE LAS NORMAS RELATIVAS A LA REMOCIÓN DE NITRÓGENO Y FÓSFORO QUE FIGURAN EN LAS DIRECTRICES DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS NORMAS RELATIVAS A EFLUENTES Y PRUEBAS DE RENDIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS	54
9	UTILIZACIÓN DE LIBROS REGISTRO ELECTRÓNICOS	55
10	DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES	55
11	INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN	60

12	INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS	62
13	LABOR DE OTROS ÓRGANOS	67
14	FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS	69
15	ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO	70
16	CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS	72
17	PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES	72
18	APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS	78
19	ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2016	79
20	OTROS ASUNTOS	79
21	MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A OTROS ÓRGANOS DE LA OMI	81

LISTA DE ANEXOS

ANEXO 1	RESOLUCIÓN MEPC.259(68) – DIRECTRICES DE 2015 SOBRE LOS SISTEMAS DE LIMPIEZA DE LOS GASES DE ESCAPE
ANEXO 2	RESOLUCIÓN MEPC.260(68) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DE 2011 PARA ABORDAR ASPECTOS ADICIONALES DEL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO _x 2008 RELATIVOS A PRESCRIPCIONES ESPECÍFICAS APLICABLES A LOS MOTORES DIÉSEL MARINOS EQUIPADOS CON SISTEMAS DE REDUCCIÓN CATALÍTICA SELECTIVA (SCR) (RESOLUCIÓN MEPC.198(62))
ANEXO 3	PROYECTO DE ENMIENDAS AL CÓDIGO TÉCNICO SOBRE LOS NO _x 2008 (PRUEBA DE LOS MOTORES DE GAS Y LOS MOTORES DE COMBUSTIBLE MIXTO COMO ESTRATEGIA DE CONTROL DE LOS NO _x DEL NIVEL III)
ANEXO 4	PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL (PRESCRIPCIONES DE REGISTRO PARA EL CUMPLIMIENTO OPERACIONAL DE LAS ZONAS DE CONTROL DE LAS EMISIONES DE NO _x DEL NIVEL III)
ANEXO 5	MANDATO PARA EL EXAMEN DE LA DISPONIBILIDAD DE FUELOIL QUE SE PRESCRIBE EN LA REGLA 14.8 DEL ANEXO VI DEL CONVENIO MARPOL, INCLUIDO EL MANDATO DEL COMITÉ DIRECTIVO

-
- ANEXO 6 RESOLUCIÓN MEPC.261(68) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DE 2014 SOBRE RECONOCIMIENTO Y CERTIFICACIÓN DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI) (RESOLUCIÓN MEPC.254(67))
- ANEXO 7 RESOLUCIÓN MEPC.262(68) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES PROVISIONALES DE 2013 PARA DETERMINAR LA POTENCIA DE PROPULSIÓN MÍNIMA QUE PERMITA MANTENER LA MANIOBRABILIDAD DEL BUQUE EN CONDICIONES DESFAVORABLES (RESOLUCIÓN MEPC.232(65), ENMENDADA MEDIANTE LA RESOLUCIÓN MEPC.255(67))
- ANEXO 8 RESOLUCIÓN MEPC.263(68) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES DE 2014 SOBRE EL MÉTODO DE CÁLCULO DEL ÍNDICE DE EFICIENCIA ENERGÉTICA DE PROYECTO (EEDI) OBTENIDO PARA BUQUES NUEVOS (RESOLUCIÓN MEPC.245(66))
- ANEXO 9 PLAN ACTUALIZADO PARA LA LABOR SOBRE CUESTIONES RELATIVAS AL EEDI
- ANEXO 10 RESOLUCIÓN MEPC.264(68) – CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LOS BUQUES QUE OPEREN EN AGUAS POLARES (CÓDIGO POLAR)
- ANEXO 11 RESOLUCIÓN MEPC.265(68) – ENMIENDAS A LOS ANEXOS I, II, IV Y V DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 12 RESOLUCIÓN MEPC.266(68) – ENMIENDAS A LA REGLA 12 DEL ANEXO I DEL CONVENIO MARPOL
- ANEXO 13 RESOLUCIÓN MEPC.267(68) – ENMIENDAS A LAS DIRECTRICES REVISADAS PARA LA DETERMINACIÓN Y DESIGNACIÓN DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES (RESOLUCIÓN A.982(24))
- ANEXO 14 RESOLUCIÓN MEPC.268(68) – DESIGNACIÓN DEL SUDOESTE DEL MAR DE CORAL COMO AMPLIACIÓN DE LA ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE DE LA GRAN BARRERA DE CORAL Y DEL ESTRECHO DE TORRES
- ANEXO 15 PROYECTO DE ENMIENDAS AL ANEXO II DEL CONVENIO MARPOL (PROCEDIMIENTO REVISADO PARA DETERMINAR LOS PERFILES DE PELIGROSIDAD DEL GESAMP)
- ANEXO 16 INTERPRETACIÓN UNIFICADA DEL PÁRRAFO 15.13.5 DEL CÓDIGO CIQ SOBRE LOS PRODUCTOS QUE REQUIEREN INHIBIDORES DEPENDIENTES DEL OXÍGENO
- ANEXO 17 RESOLUCIÓN MEPC.269(68) – DIRECTRICES DE 2015 PARA LA ELABORACIÓN DEL INVENTARIO DE MATERIALES POTENCIALMENTE PELIGROSOS

- ANEXO 18 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ PPR Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL PPR 3
- ANEXO 19 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ CCC Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL CCC 2
- ANEXO 20 ORDEN DEL DÍA BIENAL DEL SUBCOMITÉ III Y ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL III 2
- ANEXO 21 PUNTOS DE LOS ÓRDENES DEL DÍA BIENALES DE LOS SUBCOMITÉS HTW, NCSR, SDC Y SSE QUE GUARDAN RELACIÓN CON CUESTIONES AMBIENTALES
- ANEXO 22 INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RESULTADOS PREVISTOS DEL MEPC PARA EL BIENIO 2014-2015
- ANEXO 23 PROPUESTAS RELATIVAS AL PLAN DE ACCIÓN DE ALTO NIVEL DE LA ORGANIZACIÓN Y A LAS PRIORIDADES PARA EL BIENIO 2016-2017
- ANEXO 24 PUNTOS QUE SE PROPONE INCLUIR EN LOS ÓRDENES DEL DÍA DEL MEPC 69 Y DEL MEPC 70
- ANEXO 25 STATEMENTS BY DELEGATIONS AND OBSERVERS

1 INTRODUCCIÓN – ADOPCIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

1.1 El 68º periodo de sesiones del Comité de protección del medio marino se celebró en la sede de la OMI del 11 al 15 de mayo de 2015 bajo la presidencia del Sr. A. Domínguez (Panamá). También estuvo presente la Vicepresidenta del Comité, la Sra. N. Parker (Nueva Zelanda).

1.2 Asistieron al periodo de sesiones las delegaciones de Miembros y Miembros Asociados, representantes de programas, organismos especializados y otras entidades de las Naciones Unidas, observadores de organizaciones intergubernamentales con acuerdos de cooperación y observadores de organizaciones no gubernamentales que gozan de carácter consultivo, que se indican en el documento MEPC 68/INF.1.

1.3 También estuvieron presentes el Presidente del Consejo, el Sr. J. G. Lantz (Estados Unidos); el Presidente del Comité de facilitación, el Sr. Y. Melenas (Federación de Rusia); el Presidente del Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III), el Sr. D. Hutchinson (Bahamas); el Presidente del Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR), el Sr. C. Salgado (Chile); el Presidente del Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR), el Sr. S. Oftedal (Noruega); la Presidenta del Subcomité de proyecto y construcción del buque (SDC), la Sra. A. Jost (Alemania); y el Presidente del Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE), el Sr. S. Ota (Japón).

Discurso de apertura del Secretario General

1.4 El Secretario General dio la bienvenida a los participantes y pronunció su discurso de apertura, cuyo texto completo puede descargarse del sitio de la OMI en la Red: <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/Secretary-GeneralsSpeechesToMeetings>.

El Presidente dio las gracias al Secretario General por su discurso de apertura y señaló que su asesoramiento y peticiones se tendrían muy en cuenta durante las deliberaciones del Comité.

Declaraciones de las delegaciones

1.5 La delegación de las Islas Cook informó al Comité del reciente ataque al buque de carga seca *MN Tuna 1*, que navegaba bajo el pabellón de las Islas Cook cerca de la ciudad portuaria libia de Tobruk, durante el cual un oficial del buque de nacionalidad turca murió y varios tripulantes resultaron heridos. El buque fue primero bombardeado desde tierra a medida que se aproximaba a la zona y luego fue atacado dos veces desde el aire cuando trataba de abandonarla. La delegación pidió que se informara al MSC del suceso. En el anexo 25 figuran las declaraciones al respecto de las delegaciones de Georgia, las Islas Cook, Libia y Turquía, las cuales fueron respaldadas por la delegación de la República de Corea. El Presidente, en nombre del Comité, manifestó su pésame y condolencias a los familiares y amigos de las víctimas del suceso.

Adopción del orden del día

1.6 El Comité adoptó el orden del día (MEPC 68/1) y acordó guiarse por el calendario provisional (MEPC 68/1/1, anexo 2, revisado), en el entendimiento de que éste podría adaptarse en función de los avances logrados en cada jornada. El orden del día adoptado, junto con una lista de los documentos examinados en relación con cada punto del orden del día, figura en el documento MEPC 68/INF.41.

Poderes

1.7 El Comité tomó nota de que los poderes de las delegaciones asistentes al periodo de sesiones estaban en regla.

Disposiciones para la reunión

1.8 Tras observar que el Presidente coordinaría la mayor parte de la reunión en inglés, la delegación de España, respaldada por las de Argentina y Francia, manifestó su preocupación por esa decisión. Las declaraciones de las delegaciones de España y Francia figuran en el anexo 25.

2 ORGANISMOS ACUÁTICOS PERJUDICIALES EN EL AGUA DE LASTRE

Estado jurídico del Convenio BWM

2.1 El Comité tomó nota de que el número de Gobiernos Contratantes del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 (Convenio BWM) asciende actualmente a 44, lo que constituye el 32,86 % del arqueo de la flota mercante mundial. El Comité instó a los Estados que aún no habían ratificado el Convenio a que lo hicieran lo antes posible.

Examen y aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilizan sustancias activas

2.2 El Comité tomó nota de que las reuniones 30ª y 31ª del Grupo de trabajo del GESAMP sobre el agua de lastre (GESAMP-BWWG) se celebraron del 8 al 12 de diciembre de 2014 y del 9 al 13 de febrero de 2015, respectivamente, en la sede de la OMI, bajo la presidencia del Sr. J. Linders. En el transcurso de las dos reuniones el GESAMP-BWWG examinó un total de ocho propuestas para la aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilizan sustancias activas, presentadas por Dinamarca, Japón, la República de Corea y Singapur.

Aprobación inicial

2.3 Tras examinar las recomendaciones que figuran en los anexos 4 a 7 del informe de la 30ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 68/2/10) y en los anexos 6 y 7 del informe de la 31ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 68/2/21), el Comité acordó conceder la aprobación inicial a:

- .1 el sistema NK-CI BlueBallast, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 68/2;
- .2 el sistema ECS-HYCHLOR™, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 68/2/1;
- .3 el sistema ECS-HYCHEM™, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 68/2/2;
- .4 el sistema ECS-HYBRID™, propuesto por la República de Corea en el documento MEPC 68/2/3; y
- .5 el sistema de tratamiento del agua de lastre VARUNA, propuesto por Singapur en el documento MEPC 68/2/6.

2.4 El Comité invitó a las Administraciones de la República de Corea y Singapur a que tuvieran en cuenta todas las recomendaciones formuladas en los informes mencionados de las reuniones 30ª y 31ª del GESAMP-BWWG (MEPC 68/2/10, anexos 4 a 7, y MEPC 68/2/21, anexo 6) en la elaboración ulterior de los sistemas.

2.5 El Comité estuvo de acuerdo con la recomendación formulada en el anexo 7 del informe de la 31ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 68/2/21) de no conceder la aprobación inicial al sistema de gestión del agua de lastre ClearBal, propuesto por Dinamarca en el documento MEPC 68/2/7.

Aprobación definitiva

2.6 Tras examinar las recomendaciones que figuran en el anexo 5 del informe de la 31ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 68/2/21), el Comité acordó conceder la aprobación definitiva al sistema de gestión del agua de lastre Ecomarine-EC, propuesto por el Japón en el documento MEPC 68/2/5.

2.7 El Comité invitó a la Administración del Japón a que verificase que todas las recomendaciones formuladas en el informe de la 31ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 68/2/21, anexo 5) se tienen plenamente en cuenta antes de expedir el certificado de homologación.

2.8 El Comité estuvo de acuerdo con la recomendación formulada en el anexo 4 del informe de la 31ª reunión del GESAMP-BWWG (MEPC 68/2/21) de no conceder la aprobación definitiva al sistema de gestión del agua de lastre ATPS-BLUE_{sys}, propuesto por el Japón en el documento MEPC 68/2/4.

Otros asuntos derivados de las reuniones del GESAMP-BWWG

2.9 Tras examinar las recomendaciones del GESAMP-BWWG, formuladas en los párrafos 3.5 a 3.8 del documento MEPC 68/2/10, relativas a la optimización de la evaluación de las propuestas de aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre, el Comité:

- .1 reconoció la importancia de que los solicitantes observaran su plan de garantía de calidad de proyecto presentado para la calidad del agua de prueba e informaran de toda modificación del proceso para la aprobación inicial y definitiva;
- .2 recomendó la utilización de tres tipos de agua de prueba para determinar la peor concentración de productos químicos pertinentes y para las pruebas de ecotoxicidad en la aprobación inicial y para las pruebas de todo el efluente en la aprobación definitiva, a menos que el sistema de gestión del agua de lastre previsto excluya la utilización de un tipo determinado de agua;
- .3 instó a los solicitantes, instalaciones de prueba y Administraciones a que facilitaran información científica suficiente si desean que se les exima de una prueba prescrita en el Procedimiento para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9); y
- .4 recomendó no utilizar agua del grifo para ajustar la salinidad del agua de prueba.

Reuniones futuras del GESAMP-BWWG

2.10 El Comité tomó nota de que la próxima reunión ordinaria del GESAMP-BWWG (es decir, la 32ª reunión) se había programado en principio para el periodo comprendido entre el 9 y el 13 de noviembre de 2015, e invitó a los Miembros a que presentasen al MEPC 69 sus propuestas de aprobación (expedientes de solicitud) y la descripción no confidencial de sus sistemas de gestión del agua de lastre lo antes posible y, a más tardar, el 2 de octubre de 2015.

2.11 El Comité también observó, tras reconocer la posibilidad de que se presentasen más de cuatro propuestas para su examen por el Grupo y posterior aprobación por el MEPC 69, que el GESAMP-BWWG había manifestado su disponibilidad para celebrar otra reunión (GESAMP-BWWG 33), prevista provisionalmente para el periodo comprendido entre el 11 y el 15 de enero de 2016, a fin de dar cabida al mayor número posible de propuestas, siempre que se dieran las condiciones necesarias para organizar dicha reunión. Toda propuesta de aprobación que, por falta de tiempo, no se examinase en la 32ª reunión ni en la reunión adicional (es decir, la 33ª reunión) será examinada en la reunión del Grupo inmediatamente posterior al MEPC 69, y se informará al respecto al MEPC 70 (MEPC 68/2/21, sección 3 del informe de la 31ª reunión del GESAMP-BWWG).

Disposiciones organizativas relativas a la evaluación y aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre

2.12 Tras recordar que el MEPC 62 había refrendado la propuesta de celebrar anualmente las reuniones para hacer balance, el Comité tomó nota de que el sexto seminario para hacer balance de las actividades del GESAMP-BWWG se había celebrado en la sede de la OMI del 9 al 11 de julio de 2014 bajo la presidencia del Sr. J. Linders, y de que sus resultados se habían publicado en el documento MEPC 68/2/8.

2.13 Tras tomar nota de los resultados del sexto seminario para hacer balance, el Comité examinó el documento MEPC 68/2/19 (Dinamarca y Singapur), en el cual se formulan observaciones sobre la propuesta del seminario para hacer balance de recomendar que se mantenga un periodo de cinco días para la determinación de los productos químicos pertinentes en el agua de lastre tratada. El documento también contenía otras propuestas que el Comité acordó considerar en el contexto del examen de las Directrices (D8).

2.14 Tras el pertinente debate, el Comité encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que considerase las medidas que se habían solicitado al Comité en el párrafo 30 del documento MEPC 68/2/8, incluida la Metodología revisada para la recopilación de información y la realización de la labor del GESAMP-BWWG, teniendo en cuenta el documento MEPC 68/2/19 y las observaciones formuladas en el Pleno. El Comité también encargó al Grupo de examen que asesorara al Comité sobre la fecha en que debería aplicarse la Metodología revisada a fin de que los solicitantes dispusieran de tiempo suficiente para implantar plenamente las disposiciones nuevas.

2.15 Al responder a una solicitud de información adicional sobre los cambios de la Metodología, incluidas las futuras revisiones previstas, la Vicepresidenta del GESAMP-BWWG, la Sra. A. Dock, aclaró que el Grupo no está en condiciones de proponer cambios de la Metodología que requiriesen que los fabricantes de sistemas de gestión del agua de lastre realizaran pruebas adicionales, dado que esto implicaría la enmienda del Procedimiento para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre en los que se utilicen sustancias activas (D9).

Examen de la disponibilidad de las tecnologías de tratamiento del agua de lastre

2.16 El Comité tomó nota de la información sobre los últimos sistemas de gestión del agua de lastre homologados que se facilita en los documentos siguientes, con lo que el número total de sistemas de gestión del agua de lastre homologados asciende a 57:

- .1 MEPC 68/INF.4 (China), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre OceanDoctor®;
- .2 MEPC 68/INF.5 (China), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre PACT marine™;
- .3 MEPC 68/INF.9 (Dinamarca), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre Bawat™ BWMS;
- .4 MEPC 68/INF.10 (Dinamarca), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre RayClean™ BWTS;
- .5 MEPC 68/INF.19 (Grecia), sobre la homologación enmendada del sistema de gestión del agua de lastre ERMA FIRST BWTS;
- .6 MEPC 68/INF.27 (Reino Unido), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre Coldharbour GLD™, que incorpora los tipos SeaGuardian™ IGG500 a IGG6000; y
- .7 MEPC 68/INF.28 (Japón), sobre la homologación del sistema de gestión del agua de lastre SKY-SYSTEM®.

2.17 El Comité dio las gracias a las delegaciones de China, Dinamarca, Grecia, Japón y el Reino Unido por la información facilitada y encargó al Grupo de examen sobre el agua de lastre que tuviera en cuenta esta información en sus exámenes futuros.

Propuesta de enmiendas e interpretaciones de las Directrices relativas a la gestión del agua de lastre

2.18 El Comité recordó que el MEPC 67 había adoptado la resolución MEPC.253(67): "Medidas que han de adoptarse para facilitar la entrada en vigor del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004" y había constituido un grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8).

2.19 El Comité recordó también que el MEPC 67 había invitado a la Secretaría a que iniciara un estudio sobre la implantación de la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que se describe en la regla D-2 del Convenio BWM, y había instado a los Estados Miembros y otras partes interesadas a que dieran su apoyo al estudio, proporcionando datos y contribuciones económicas.

2.20 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los documentos siguientes relacionados con el estudio y el examen de las Directrices (D8):

- .1 MEPC 68/2/9 (Japón), el cual contiene un informe provisional sobre las actividades voluntarias llevadas a cabo por el Japón con respecto al muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización en las pruebas;

- .2 MEPC 68/2/11 (Secretaría), acerca de los avances realizados en el estudio sobre la implantación de la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que se describe en la regla D-2 del Convenio BWM;
- .3 MEPC 68/2/12 (Irlanda), el cual contiene el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices (D8);
- .4 MEPC 68/2/13 (Singapur), el cual contiene un informe sobre el estudio práctico realizado voluntariamente por Singapur con muestreos y análisis a bordo para determinar el cumplimiento del agua de lastre con lo dispuesto en el marco del Convenio BWM;
- .5 MEPC 68/2/14 (Secretaría), acerca del asesoramiento jurídico sobre la aplicación de las Directrices (D8);
- .6 MEPC 68/2/15 (República de Corea), en el cual se insta a ratificar el Convenio BWM;
- .7 MEPC 68/2/16 (ICS y otros), el cual contiene una propuesta de aclaración de la resolución MEPC.253(67): "Medidas que han de adoptarse para facilitar la entrada en vigor del Convenio BWM";
- .8 MEPC 68/2/17 (Noruega), sobre la revisión de las Directrices (D8) y las "cláusulas de exención" de los sistemas de gestión del agua de lastre;
- .9 MEPC 68/2/19 (Dinamarca y Singapur), sobre las cuestiones relacionadas con la aplicación de las Directrices (D8) acerca del tiempo de retención durante las pruebas en tierra de los sistemas de gestión del agua de lastre; y
- .10 MEPC 68/2/20 (IPTA y WSC), en el cual se formulan observaciones sobre el documento MEPC 68/2/16.

2.21 El Comité también tomó nota del documento MEPC 68/INF.17 (Singapur), el cual facilita información sobre un cursillo anterior a la Conferencia internacional sobre la gestión del agua de lastre para buques (ICBWM 2014), y acordó tenerlo en cuenta en la labor futura relacionada con la revisión de las Directrices (D8).

2.22 El Comité, tras examinar ampliamente la opinión general del Grupo de trabajo por correspondencia en cuanto a que las Directrices deberían proporcionar orientaciones obligatorias, respaldó, en principio, la opinión del Grupo, pero acordó que el examen de las Directrices (D8) debería ultimarse antes de adoptar una decisión sobre su posible carácter obligatorio.

2.23 Tras examinar la propuesta del Grupo de trabajo por correspondencia de pedir al MSC que revise la utilización de los medios de derivación de los sistemas de gestión del agua de lastre con relación al Convenio SOLAS, el Comité acordó invitar al Grupo de examen sobre el agua de lastre (Grupo de examen) a que continuara examinando la cuestión al considerar el informe del Grupo.

2.24 El Comité invitó a las partes interesadas a que tomaran nota de la información sobre los métodos de prueba validados facilitada en el anexo 3 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 68/2/12).

2.25 El Comité encargó al Grupo de examen que examinara el informe del Grupo de trabajo por correspondencia con miras, en particular, a suprimir todos los corchetes restantes y llegar a un acuerdo, acerca de otras cuestiones pendientes, todas las medidas restantes solicitadas por el Grupo, la forma de proceder con respecto al examen de las Directrices (D8), y la preparación del mandato de un grupo de trabajo por correspondencia, si procede.

2.26 Tras examinar los documentos MEPC 68/2/16 y MEPC 68/2/17 sobre la no penalización de quienes hayan adoptado medidas por adelantado, tal como había acordado el MEPC 67, y teniendo en cuenta el asesoramiento jurídico prestado en el documento MEPC 68/2/14 y las opiniones manifestadas en el documento MEPC 68/2/20, el Comité acordó que de momento era imposible elaborar una resolución MEPC sobre esta cuestión.

2.27 En el debate que se mantuvo a continuación se manifestaron opiniones y se plantearon cuestiones sobre, entre otras cosas, los temas siguientes:

- .1 ¿puede adoptarse en este momento una decisión sobre la no penalización de quienes hayan adoptado medidas por adelantado, o se necesita más información y debería ultimarse en primer lugar el examen de las Directrices (D8) y el estudio sobre la implantación de la regla D-2 del Convenio?;
- .2 ¿cómo garantizará la Organización a los propietarios de buques que no se penalizará a quienes hayan adoptado medidas por adelantado?;
- .3 ¿podría transformarse el periodo de prueba relacionado con las Orientaciones sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre (BWM.2/Circ.42) en una fase de adquisición de experiencia para recopilar datos?;
- .4 ¿no debería exigirse a los propietarios de buques que hayan instalado, mantenido y utilizado correctamente sistemas de gestión del agua de lastre aprobados de conformidad con las Directrices (D8) (MEPC.174(58)) que sustituyan dichos sistemas durante la vida útil del buque o del sistema?;
- .5 ¿debería cumplirse siempre la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre descrita en la regla D-2 o existen situaciones en las cuales el incumplimiento de la norma es aceptable? ¿Cuáles son los límites razonables de un incumplimiento aceptable?;
- .6 ¿de qué medidas de contingencia se dispone para los casos en que un buque no pueda cumplir la norma D-2?; y
- .7 ¿cuáles son las consecuencias para las Administraciones y los fabricantes de sistemas de gestión del agua de lastre de la limitación a cinco años de la validez del certificado de homologación?

2.28 No obstante, se llegó a un acuerdo general sobre muchos de los temas tratados en los documentos que se indican en el párrafo 2.26. Por tanto, el Comité acordó encargar al Grupo de examen sobre el agua de lastre que lo asesorase sobre la forma de proceder con respecto a la cuestión de la no penalización de quienes hayan adoptado medidas por adelantado, incluida una hoja de ruta para la implantación del Convenio BWM, basándose en el párrafo 9 del documento MEPC 68/2/16 y teniendo en cuenta los documentos MEPC 68/2/14, MEPC 68/2/17 y MEPC 68/2/20.

2.29 El Comité, a raíz de la propuesta formulada en el documento MEPC 68/2/20, invitó a la delegación de los Estados Unidos a que lo informase sobre la situación relativa a la homologación de los sistemas de gestión del agua de lastre de conformidad con sus prescripciones nacionales, y tomó nota de que la delegación había informado de que la homologación de sistemas de gestión del agua de lastre en los Estados Unidos requiere el examen de un laboratorio independiente y de que hasta la fecha se han aceptado cuatro laboratorios independientes de distintas partes del mundo; de que los Estados Unidos no han homologado ningún sistema de gestión del agua de lastre, pero 17 fabricantes de estos sistemas han confirmado su intención de solicitar la homologación; y de que actualmente están sometiéndose a las pruebas de homologación tres sistemas de gestión del agua de lastre, pero aún se desconoce cuándo se aprobará el primer sistema.

Propuesta de enmiendas al Convenio BWM

2.30 Se presentó al Comité, para que lo examinara, el documento MEPC 68/2/18 (Liberia), en el cual se proponen enmiendas a la regla B-3 del Convenio, basadas en las recomendaciones sobre la relajación del calendario de cumplimiento de la regla B-3 adoptado por la Asamblea (resolución A.1088(28)).

2.31 El Comité estuvo de acuerdo, en principio, con la propuesta de enmiendas a la regla B-3, pero observó que era necesario modificar el texto que figura en el anexo 1 del documento MEPC 68/2/18 para armonizarlo con el de la resolución A.1088(28). Teniendo esto presente, el Comité encargó al Grupo de examen que ultimara la propuesta de enmiendas para su aprobación.

2.32 El Comité no pudo llegar a un acuerdo acerca de la propuesta formulada en el documento MEPC 68/2/18 de pedir al Secretario General que distribuya el proyecto de enmiendas antes de que el Convenio BWM entre en vigor, y concluyó que las enmiendas deberían adoptarse de conformidad con lo dispuesto en el procedimiento de enmienda establecido en el artículo 19 del Convenio y que, por consiguiente, no era necesario volver a examinar el proyecto de resolución que figura en el anexo 2 del documento MEPC 68/2/18.

Resultados del PPR 2

2.33 El Comité tomó nota de las medidas que el PPR 2 le había solicitado acerca de la gestión del agua de lastre indicadas en los párrafos 2.11 y 2.12 del documento MEPC 68/12/2 (Secretaría) (véase el párrafo 12.2.2 *infra*).

2.34 Tras examinar las medidas mencionadas anteriormente, el Comité:

- .1 aprobó las Orientaciones revisadas sobre el muestreo y el análisis del agua de lastre para su utilización con carácter experimental de conformidad con lo dispuesto en el Convenio BWM y en las Directrices (D2) (PPR 2/21, párrafo 5.9 y anexo 11), para su distribución con la signatura BWM.2/Circ.42/Rev.1; y
- .2 tomó nota de las deliberaciones del PPR 2 acerca de la aplicación de las reglas A-3 y A-4 y de las Directrices (D7) en el contexto de las exenciones y excepciones en virtud del Convenio BWM (PPR 2/21, párrafos 5.11 a 5.15).

2.35 El Comité examinó el documento MEPC 68/12/11 (INTERFERRY), en el cual se formulan observaciones sobre los resultados del PPR 2 con respecto a las cuestiones relativas a las reglas A-3 y A-4 del Convenio, se propone una enmienda al artículo 2 (Ámbito de aplicación) para permitir que se establezcan las "mismas zonas de riesgo" y se solicita una

aclaración sobre la aplicación de la resolución A.1088(28) en las zonas en que se prohíbe el cambio del agua de lastre con arreglo a lo previsto en la regla D-1.

2.36 Aunque el Comité respaldó en principio las propuestas formuladas en el documento MEPC 68/12/11, la opinión general fue que la elaboración de orientaciones sobre esta cuestión sería más apropiada que la enmienda del Convenio. Por tanto, el Comité encargó al Grupo de examen que examinara a fondo las propuestas, teniendo en cuenta las opiniones manifestadas en el Pleno y en el PPR 2, y asesorara al Comité según procediera.

Información sobre la aplicación del Convenio BWM

2.37 El Comité tomó nota de los documentos siguientes:

- .1 MEPC 68/INF.20 (Dinamarca y otros), el cual facilita información acerca de los cursillos sobre las tecnologías de detección de organismos, el control del cumplimiento, la vigilancia y el cumplimiento y las pruebas de ecotoxicidad durante las pruebas en tierra;
- .2 MEPC 68/INF.21 (Alemania), el cual facilita información actualizada sobre un proyecto relativo a las tecnologías nuevas y eficaces para la evaluación del cumplimiento del Convenio BWM;
- .3 MEPC 68/INF.23 (República de Corea), el cual facilita información sobre la fabricación de un dispositivo de análisis indicativo para la verificación del cumplimiento del Convenio BWM;
- .4 MEPC 68/INF.34 (Canadá), el cual facilita información sobre la disponibilidad actual de las tecnologías adecuadas que permiten a los buques que navegan por los Grandes Lagos cumplir la norma de funcionamiento prescrita en el Convenio BWM; y
- .5 MEPC 68/INF.36 (Malasia), el cual facilita información sobre los estudios de referencia realizados en las aguas de puertos de Malasia.

Constitución del Grupo de examen sobre el agua de lastre

2.38 El Comité constituyó el Grupo de examen sobre el agua de lastre y le encargó que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, llevara a cabo las tareas siguientes:

- .1 examinar las medidas solicitadas por el sexto seminario para hacer balance de las actividades del GESAMP-BWWG (MEPC 68/2/8), incluidas las revisiones de la Metodología para la recopilación de información y la realización de la labor del GESAMP-BWWG (MEPC 68/2/8, anexo 2);
- .2 asesorar sobre la fecha en que debería aplicarse la Metodología revisada a fin de que los solicitantes dispusieran de tiempo suficiente para implantar plenamente las disposiciones nuevas;
- .3 examinar el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices (D8) (MEPC 68/2/12), con miras a suprimir todos los corchetes restantes del proyecto de enmiendas propuesto y a llegar a un acuerdo sobre otras cuestiones pendientes, además de examinar todas las medidas restantes solicitadas por el Grupo;

- .4 examinar la forma de proceder con respecto al examen de las Directrices (D8) y preparar el mandato de un grupo de trabajo por correspondencia, si procede;
- .5 basándose en el párrafo 9 del documento MEPC 68/2/16 y teniendo en cuenta los documentos MEPC 68/2/14, MEPC 68/2/16 y MEPC 68/2/20, asesorar al Comité sobre la forma de proceder con respecto a la cuestión de la no penalización de quienes hayan adoptado medidas por adelantado, incluida una hoja de ruta para la implantación del Convenio BWM;
- .6 ultimar la propuesta de enmiendas a la regla B-3 del Convenio BWM que figura en el documento MEPC 68/2/18; y
- .7 examinar a fondo las propuestas formuladas en el documento MEPC 68/12/11 sobre las reglas A-3 (Excepciones) y A-4 (Exenciones) del Convenio BWM, teniendo en cuenta las opiniones manifestadas en el PPR 2, y asesorar al Comité, según proceda.

Informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre

2.39 Tras examinar el informe del Grupo de examen sobre el agua de lastre (MEPC 68/WP.8), el Comité lo aprobó, en general, y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Disposiciones organizativas relativas a la evaluación y aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre

2.40 El Comité aprobó la Metodología revisada para la recopilación de información y la realización de la labor del GESAMP-BWWG para su distribución con la signatura BWM.2/Circ.13/Rev.3 a fin de sustituir a la circular BWM.2/Circ.13/Rev.2 de abril de 2014; y acordó que la Metodología revisada se aplicara a todas las solicitudes de aprobación inicial que se presentasen al MEPC 71 y posteriormente y a las solicitudes ulteriores de aprobación definitiva de esos sistemas. En este contexto, el Comité alentó a quienes presentaran solicitudes a que utilizarasen la Metodología revisada lo antes posible.

2.41 El Comité refrendó las conclusiones del sexto seminario para hacer balance de las actividades del GESAMP-BWWG de que el valor de la concentración máxima admisible de descarga de oxidantes residuales totales (TRO) de 0.2 mg/l (como Cl₂) debería cambiarse por 0,1 mg/l (como Cl₂), que se aplicará a las solicitudes de aprobación inicial de los sistemas de gestión del agua de lastre que se presenten al MEPC 69 y posteriormente y a las solicitudes ulteriores de aprobación definitiva de esos sistemas.

2.42 El Comité recomendó que, a los efectos del Procedimiento (D9), se mantuviera un periodo de cinco días para la determinación de los productos químicos pertinentes en el agua de lastre tratada por lo que respecta a las futuras propuestas de aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre, y tomó nota del acuerdo alcanzado por el Grupo de examen de que esta recomendación se considerase en más detalle en el contexto del examen de las Directrices (D8).

2.43 El Comité recomendó que la información sobre la vigilancia de oxidantes residuales totales facilitada por los solicitantes en las propuestas de aprobación de sistemas de gestión del agua de lastre que utilizan sustancias activas incluyera el programa de instalación y control (aspectos técnicos) y los factores físicos/químicos (incluidas la salinidad y la temperatura del agua) que afectan a la medición precisa de los oxidantes residuales totales en vigilancia automatizada en línea.

Examen de las Directrices (D8)

2.44 El Comité invitó a que en el estudio sobre la implantación de la regla D-2 del Convenio BWM se examinara la cuestión determinada por el Grupo de trabajo por correspondencia acerca de la conveniencia de que el manual de formación operacional para la tripulación del buque sea una plantilla normalizada y forme parte del procedimiento de homologación.

2.45 El Comité tomó nota de la consideración del Grupo de examen sobre la necesidad de elaborar una resolución MEPC en la que se inste a los Estados Miembros a permitir las descargas de agua de lastre tratada desde los buques que tengan sistemas de gestión del agua de lastre que estén siendo sometidos a pruebas de homologación, e invitó a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas pertinentes al MEPC 69.

2.46 El Comité volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices (D8), coordinado por el Reino Unido,¹ y le encargó que, teniendo en cuenta los resultados del presente periodo de sesiones, llevara a cabo las tareas siguientes:

- .1 proseguir el examen de las Directrices (D8), centrándose en las cuestiones señaladas en los párrafos 14 y 16 del documento MEPC 68/WP.8, y teniendo en cuenta todos los datos disponibles facilitados por el estudio sobre la implantación de la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que figura en la regla D-2 del Convenio y toda la información pertinente proporcionada durante el transcurso del examen;
- .2 elaborar y utilizar una interfaz para los datos que lleguen como resultado del estudio; y
- .3 presentar un informe al MEPC 69.

2.47 El Comité pidió a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales que facilitaran al Grupo de trabajo por correspondencia información sobre las cuestiones que han de examinarse en relación con el examen de las Directrices (D8) y se indican en el párrafo 14 del documento MEPC 68/WP.8.

2.48 El Comité no se mostró de acuerdo con la propuesta del Grupo de examen de celebrar una reunión oficial de los miembros del Grupo de trabajo por correspondencia durante el PPR 3, tras señalar que está previsto celebrar el PPR 3 sólo ocho semanas antes del MEPC 69.

¹ **Coordinadora:**
Sra. L. Page
Maritime and Coastguard Agency
Environmental Policy Branch
Correo electrónico: leanne.page@mcca.gov.uk
Teléfono: +44 (0)2380 329100

Hoja de ruta para la implantación del Convenio BWM

2.49 El Comité mostró su conformidad con la hoja de ruta para la implantación del Convenio BWM que figura en el anexo 2 del documento MEPC 68/WP.8 y acordó utilizarla en la elaboración de medidas para facilitar la implantación del Convenio; e invitó a que se presentaran documentos al MEPC 69 sobre cualquier cuestión pendiente determinada en la hoja de ruta para seguir examinándolas, con miras a ultimar las orientaciones oportunas en el MEPC 70.

2.50 La delegación de los Estados Unidos se reservó su postura sobre el principio de no penalización de quienes hayan adoptado medidas por adelantado que se indica en la hoja de ruta.

Proyecto de enmiendas al Convenio BWM

2.51 El Comité tomó nota del proyecto de enmiendas a la regla B-3 del Convenio BWM que figura en el anexo 3 del documento MEPC 68/WP.8, señalando también que el texto simplificado que figura en el anexo 4 de dicho documento puede ser útil como texto alternativo cuando el Convenio entre en vigor.

2.52 A este respecto, el Comité tomó nota de que hacer referencia al Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos del Anexo I del Convenio MARPOL en el proyecto de enmiendas a la regla B-3 no era coherente con la práctica convencional correcta, dado que es un certificado de un convenio distinto. No obstante, el Comité acordó que, ya que la resolución A.1088(28) sobre la aplicación del Convenio BWM sigue siendo válida, sus objetivos se reflejaran de manera adecuada en la regla B-3 enmendada.

2.53 El Comité acordó que era necesario un examen más a fondo antes de que las enmiendas a la regla B-3 pudieran aprobarse, invitó en consecuencia a los Gobiernos Miembros y las organizaciones internacionales a que presentaran las propuestas pertinentes al MEPC 69, y pidió a la Secretaría que presentara a dicho periodo de sesiones un documento que incluyera asesoramiento jurídico sobre el particular.

2.54 El Comité se mostró de acuerdo con el entendimiento de que la intención de la resolución A.1088(28) se aplica también a los buques que operan en zonas marítimas en las que no es posible el intercambio de agua de lastre de conformidad con las reglas B-4.1 y D-1 del Convenio BWM.

Exenciones y excepciones en virtud del Convenio BWM

2.55 El Comité invitó a que se presentaran documentos sobre exenciones y excepciones en virtud del Convenio BWM en el MEPC 69.

Labor futura

2.56 El Comité acordó volver a constituir el Grupo de examen sobre el agua de lastre en el MEPC 69, de conformidad con las disposiciones de la regla D-5 del Convenio BWM, asignándole, como mínimo, el mandato siguiente:

- .1 elaborar medidas para facilitar la implantación del Convenio BWM utilizando la hoja de ruta para la implantación del Convenio BWM que figura en el anexo 2 del documento MEPC 68/WP.8;

- .2 definir la expresión "mismo lugar" en el contexto de la regla A-3 del Convenio BWM; y
- .3 elaborar orientaciones para las exenciones en virtud de la regla A-4 del Convenio BWM por lo que respecta a la evaluación de los puertos o lugares de la "misma zona de riesgo", centrándose en viajes por mar cortos (es decir, que no sean viajes intercontinentales ni transoceánicos), teniendo en cuenta las metodologías científicas disponibles y utilizando como base los documentos MEPC 67/2/12, MEPC 67/INF.23, MEPC 68/12/2 y PPR 2/21, así como otros documentos pertinentes.

2.57 El observador de la ICS, con el respaldo del observador de BIMCO, declaró que las decisiones adoptadas por el Comité contribuirían en gran medida a mejorar la confianza en cuanto a la implantación del Convenio BWM, pero manifestó su preocupación con respecto a las medidas unilaterales adoptadas por un país. El texto íntegro de la declaración figura en el anexo 25.

2.58 El observador del WSC, con el respaldo de los observadores de CLIA, INTERCARGO e INTERTANKO, dio las gracias al Comité por los avances registrados, pero manifestó su preocupación con respecto a la capacidad de los sistemas de gestión del agua de lastre de cumplir de manera fiable la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que se describe en la regla D-2 del Convenio BWM. El texto íntegro de la declaración figura en el anexo 25.

3 CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

3.1 Además de los 44 documentos presentados, el Comité acordó que también examinaría los siguientes documentos en relación con este punto del orden del día:

- .1 MEPC 68/12/1 (Secretaría), que trata de los resultados del CCC 1 en cuanto a si es necesario adoptar medidas en relación con los combustibles de bajo punto de inflamación por lo que respecta a los certificados del Anexo VI del Convenio MARPOL;
- .2 MEPC 68/12/5 (Canadá), MEPC 68/12/7 (Estados Unidos y otros), MEPC 68/12/8 (EUROMOT), MEPC 68/12/9 (EUROMOT), MEPC 68/12/12 (SIGTTO), MEPC 68/12/13 (Federación de Rusia), MEPC 68/12/14 (India) y MEPC 68/12/15 (Dinamarca), que tratan de los resultados del PPR 2;
- .3 MEPC 68/13 (Secretaría), que trata de cuestiones relacionadas con la calidad del fueloil; y
- .4 MEPC 68/20/2 (IBIA) y MEPC 68/20/3 (Noruega), que tratan del procedimiento de verificación del azufre.

3.2 El Comité acordó remitir los documentos MEPC 68/3/6 (ISO e ITTC), MEPC 68/3/12 (Alemania y otros), MEPC 68/3/14 (IACS y otros), MEPC 68/INF.14 (ISO e ITTC) y MEPC 68/INF.30 (IACS y otros) directamente al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética, a fin de que los examinase sin que se presentaran en el Pleno.

COOPERACIÓN TÉCNICA Y TRANSFERENCIA DE TECNOLOGÍA

Implantación de la resolución MEPC.229(65): "Fomento de la cooperación técnica y transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques"

3.3 El Comité recordó que el MEPC 66 había constituido el Grupo especial de expertos sobre la facilitación de la transferencia de tecnología para los buques (TT-EG) y había refrendado el plan de trabajo del Grupo, en el que se preveía que los resultados de las tres primeras de sus cuatro tareas se presentarían en su totalidad al MEPC 68 y que el Presidente del Grupo proporcionaría un informe sobre la marcha de la labor al MEPC 67.

3.4 El Comité examinó el documento MEPC 68/3/1 (Presidente del TT-EG), que contiene un informe sobre la marcha de las actividades llevadas a cabo hasta la fecha por el TT-EG, y tomó nota de que en el anexo de dicho documento se presentan informes completos sobre las tres primeras tareas de las cuatro estipuladas en el plan de trabajo del Grupo, y de que se presentaría un informe completo sobre las cuatro tareas al MEPC 69.

3.5 Varias delegaciones manifestaron su agradecimiento por los progresos realizados por el Grupo, señalando en particular la utilidad de los cursillos regionales pertinentes que habían tenido lugar como medio para aumentar la concienciación sobre la transferencia de tecnología en el contexto de la eficiencia energética de los buques.

3.6 La delegación de Singapur informó al Comité de que los días 28 y 29 de septiembre de 2015 se celebraría en Singapur una conferencia internacional sobre transferencia de tecnología marítima y creación de capacidad, organizada en apoyo directo a la labor llevada a cabo por el Comité y el TT-EG. El Comité tomó nota de que el objetivo de la conferencia era generar un mayor impulso hacia un transporte marítimo con una mayor eficiencia energética y con bajas emisiones de carbono mediante la transferencia de tecnología, y de que la conferencia facilitaría una plataforma para que la comunidad marítima internacional deliberara, intercambiara ideas y determinara las esferas prioritarias en relación con la facilitación de la transferencia de tecnología marítima.

3.7 Tras deliberar al respecto, el Comité tomó nota de la información proporcionada en el informe del Grupo y, en particular:

- .1 solicitó a la Secretaría que remitiera el documento de estudio para la creación de un inventario de tecnologías de eficiencia energética para buques (tarea 2), que figura en el anexo 2 del informe del Grupo, al proyecto FMAM-PNUD-OMI titulado "Transformar el sector del transporte marítimo mundial para un futuro de bajas emisiones de CO₂ a través de la mejora de la eficiencia energética" (GloMEEP), a fin de que se incluya en sus actividades, dado que el proyecto ya ha sido aprobado;
- .2 tomó nota del plan de trabajo del Grupo para el lapso interperiodos hasta el MEPC 69, incluida la celebración de su cuarta reunión, que está programada provisionalmente para finales de septiembre de 2015; y
- .3 invitó a los Estados Miembros, organizaciones no gubernamentales, al sector y a las organizaciones intergubernamentales a que hiciesen aportaciones directamente al Grupo antes de su próxima reunión.

CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA OCASIONADA POR LOS BUQUES

Resultados del CCC 1

3.8 El Comité se refirió a las medidas cuya adopción había solicitado el CCC 1 (MEPC 68/12/1, párrafo 2.1) y, tras tomar nota del debate habido respecto de la relación existente entre el proyecto de código IGF y el Certificado IAPP, examinó si era necesario adoptar medidas para los combustibles de bajo punto de inflamación por lo que respecta a los certificados del Anexo VI del Convenio MARPOL. Tras recordar que los combustibles de gas se habían incluido en la definición de fueloil del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL que se adoptó en el MEPC 67 (resolución MEPC.258(67)), el Comité acordó que no era necesario adoptar medidas para los combustibles de bajo punto de inflamación por lo que respecta a los certificados del Anexo VI del Convenio MARPOL.

Resultados del PPR 2

3.9 El Comité tomó nota de que en los párrafos 2.1 a 2.3, 2.13 a 2.16 y 2.20 del documento MEPC 68/12/2 se informa de los resultados del PPR 2 en relación con la prevención de la contaminación atmosférica.

Enmiendas a las Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape, 2009

3.10 El Comité recordó que, tras examinar en su 67º periodo de sesiones el documento MEPC 67/4/22 (Alemania y otros), en el que se propone una metodología basada en el cálculo para la verificación de los criterios de descarga del agua de lavado aplicables al pH para los sistemas de limpieza de los gases de escape, lo había remitido al PPR 2 a fin de que lo examinara en detalle (MEPC 67/20, párrafo 4.19), tomó nota de que el PPR 2 había elaborado un proyecto de enmiendas a las Directrices sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape, 2009 (resolución MEPC.184(59)), que figura en el anexo 1 del documento PPR 2/21.

3.11 Tras deliberar al respecto, el Comité adoptó la resolución MEPC.259(68) (Directrices de 2015 sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape), que figura en el anexo 1.

Enmiendas al Código técnico sobre los NO_x 2008 (motores de combustible mixto y motores alimentados únicamente por combustibles gaseosos)

3.12 El Comité recordó que, durante su 67º periodo de sesiones, había examinado el documento MEPC 67/7/5 (Estados Unidos y otros), en el que se propone un proyecto de enmiendas al Código técnico sobre los NO_x 2008 en relación con los motores alimentados únicamente por combustibles gaseosos, y el documento MEPC 67/7/6 (Estados Unidos), en el que se propone un proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y al Código técnico sobre los NO_x 2008 en relación con el uso de motores de combustible mixto como una estrategia de control de los NO_x del nivel III, y había encargado al PPR 2 que examinara estos documentos teniendo en cuenta que el proyecto de enmiendas propuesto contiene modificaciones de las enmiendas al Código técnico sobre los NO_x adoptadas mediante la resolución MEPC.251(66), cuya entrada en vigor está prevista para el 1 de septiembre de 2015.

3.13 El Comité tomó nota de que el PPR 2 había elaborado un proyecto de enmiendas al Código técnico sobre los NO_x en relación con los motores de combustible mixto y los motores alimentados únicamente por combustibles gaseosos, a fin de que se aprobara durante el presente periodo de sesiones, proyecto que figura en el anexo 2 del documento PPR 2/21.

3.14 A este respecto, el Comité examinó el documento MEPC 68/12/13 (Federación de Rusia), en el que se formulan observaciones sobre el proyecto de enmiendas al Código técnico sobre los NO_x elaborado por el PPR 2; se manifiesta la opinión de que las enmiendas a la regla 2 del Anexo VI del Convenio MARPOL (definición de "motor diésel marino") adoptadas por el MEPC 67 eran incorrectas en principio; se señala que la aprobación del proyecto de enmiendas es prematura; y se propone que el título del Código técnico sobre los NO_x debería cambiarse por "Código técnico relativo al control de las emisiones de óxido de nitrógeno de los motores alternativos de combustión interna marinos".

3.15 Si bien muchas de las delegaciones que intervinieron entendían las cuestiones técnicas planteadas por la Federación de Rusia, no apoyaron su propuesta, aunque sí respaldaron el proyecto de enmiendas al Código técnico sobre los NO_x 2008 elaborado por el PPR 2. En el anexo 25 figura la declaración formulada por la delegación de la Federación de Rusia.

3.16 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los siguientes documentos:

- .1 MEPC 68/3/8 (Alemania), que contiene información sobre las cuestiones prácticas relacionadas con el registro de datos relativos al motor del buque al entrar o salir de una zona de control de las emisiones de NO_x del nivel III, y en el que se propone un proyecto de nueva regla 5.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- .2 MEPC 68/3/21 (IMarEST), en el que se manifiesta desacuerdo con la propuesta de proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL del documento MEPC 68/3/8 y se pide al Comité que acepte los resultados del PPR 2.

3.17 Alemania aclaró que la propuesta de proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL del documento MEPC 68/3/8 era una propuesta alternativa al párrafo 6.1.2 del proyecto de enmiendas al Código técnico sobre los NO_x 2008, por lo que el párrafo elaborado por el PPR 2 podía suprimirse.

3.18 En el debate posterior se formularon, entre otras, las siguientes observaciones:

- .1 el proyecto de enmiendas al Código técnico sobre los NO_x acordado por el PPR 2 incluía la propuesta de Alemania, por lo que deberían conservarse los resultados del PPR 2; y
- .2 la información sobre el cambio de motores de nivel II por los de nivel III y viceversa no debería incluirse en el diario oficial de navegación del buque, sino en el diario que prescriba la Administración.

3.19 Tras deliberar al respecto, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética que:

- .1 ultimase el proyecto de enmiendas al Código técnico sobre los NO_x 2008 basándose en el anexo 2 del documento PPR 2/21, con miras a su aprobación en el presente periodo de sesiones; y
- .2 elaborase el proyecto de enmiendas pertinente al Anexo VI del Convenio MARPOL, basándose en el documento MEPC 68/3/8, con miras a su aprobación en el presente periodo de sesiones.

Orientaciones sobre la aplicación de las prescripciones del nivel III de la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL a los motores de combustible mixto y a los motores de gas

3.20 El Comité recordó que el PPR 2 había elaborado además del proyecto de enmiendas al Código técnico sobre los NO_x 2008 un proyecto de orientaciones sobre la aplicación de las prescripciones del nivel III de la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL a los motores de combustible mixto y a los motores de gas, que figura en el anexo 3 del documento PPR 2/21, y había invitado al Comité a que examinara el texto entre corchetes de los párrafos 7 a 9 del proyecto de orientaciones y adoptara una decisión al respecto.

3.21 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los siguientes documentos de observaciones:

- .1 MEPC 68/12/7 (Estados Unidos y otros), en el que se formulan observaciones sobre el proyecto de orientaciones mencionado y se proponen modificaciones;
- .2 MEPC 68/12/8 (EUROMOT), en el que se propone modificar el párrafo 9 del proyecto de orientaciones a fin de evitar posibles interpretaciones equivocadas;
- .3 MEPC 68/12/12 (SIGTTO), en el que se propone modificar el proyecto de orientaciones teniendo en cuenta los siguientes casos: los buques equipados con motores de combustible mixto que entren en un dique seco situado dentro de una ECA de NO_x y deban estar desgasificados; los buques que tengan previsto embarcar la primera carga de gas natural licuado como combustible o de gas; y los buques que por lo general no tengan previsto navegar en las ECA de NO_x y entren o salgan de un astillero situado en una ECA de NO_x; y
- .4 MEPC 68/12/15 (Dinamarca), en el que se propone cambiar el título del proyecto de orientaciones por "Orientaciones sobre la aplicación de las prescripciones del nivel III de la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL a los motores de combustible mixto y los motores de gas que utilicen combustible gaseoso en un proceso de combustión de la mezcla previa".

3.22 Tras deliberar al respecto, el Comité encargó al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética que ultimara el proyecto de orientaciones basándose en el anexo 3 del documento PPR 2/21 y teniendo en cuenta los documentos MEPC 68/12/7, MEPC 68/12/8, MEPC 68/12/12 y MEPC 68/12/15, con miras a su aprobación en el presente periodo de sesiones.

Repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional

3.23 El Comité recordó que, tras examinar los resultados del PPR 1 respecto de las repercusiones en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional y los documentos conexos, el MEPC 67 había encargado al PPR 2 que continuara examinando esta cuestión con arreglo al mismo mandato asignado al PPR 1 (MEPC 62/24, párrafo 4.20), y que formulara una recomendación clara con respecto a una definición única de carbono negro a un futuro periodo de sesiones del Comité incluyendo, como parte de la recomendación, los motivos por los que el Comité debería considerar la definición recomendada, y no otras (MEPC 67/20, párrafo 4.8).

3.24 El Comité tomó nota de que el PPR 2 había elaborado una definición única de carbono negro y había invitado al Comité a que la aprobara como la definición de carbono negro para el transporte marítimo internacional, principalmente porque esta definición es neutral en cuanto al método de medición, y además cuenta con el amplio apoyo de la comunidad científica (MEPC 68/12/2, párrafo 2.13); y de que había invitado al Comité a que examinase la medida conexa cuya adopción se solicita en los párrafos 2.14 a 2.16 del documento MEPC 68/12/2.

3.25 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los siguientes documentos de observaciones:

- .1 MEPC 68/12/5 (Canadá), en el que se apoya la definición de Bond y otros como la definición adecuada de carbono negro para el transporte marítimo internacional; se presentan las sugerencias iniciales sobre los factores que deben tenerse en cuenta en la elaboración de los protocolos de muestreo de pretratamiento y medición; se alienta e invita a las partes interesadas a que participen en la investigación en curso sobre las emisiones de carbono negro; y se propone que el Comité encargue al Subcomité PPR que recomiende el uso de protocolos de muestreo de pretratamiento y medición normalizados en futuros estudios de medición;
- .2 MEPC 68/12/9 (EUROMOT), en el que se proponen posibles términos/criterios que se deben tener en cuenta en el proceso de elaboración de los protocolos de medición del carbono negro;
- .3 MEPC 68/3/5 (Federación de Rusia), en el que se presentan datos sobre las emisiones de carbono negro del transporte marítimo en condiciones de hielo en las zonas árticas adyacentes al territorio de la Federación de Rusia. Su evaluación de las emisiones de carbono negro procedentes de buques que operan en el Ártico en condiciones de hielo demuestra que el efecto es solamente regional y no puede representar una amenaza al cambio climático, y que las emisiones de carbono negro procedentes de los buques pueden afectar las propiedades del hielo y la nieve solamente si ocurren a menos de 100 km del borde del hielo;
- .4 MEPC 68/3/19 (CSC), en el que se formulan observaciones sobre el documento MEPC 68/3/5 y se señala que el documento no se basa en ninguna norma científica sobre citas y comparaciones con estudios anteriores; y en el que se concluye que el documento no contribuye a apoyar la propuesta de supresión del examen de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional del programa de trabajo de la OMI;
- .5 MEPC 68/3/20 (CSC), en el que se formulan observaciones sobre el documento MEPC 68/12/2 y se solicita al Comité que reconozca que las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional son un factor importante en los problemas del cambio climático a nivel mundial y que continúe examinando las repercusiones del transporte marítimo internacional en el Ártico;
- .6 MEPC 68/INF.18 (CSC), en el que se analiza el principio de funcionamiento de los métodos de absorción de luz basados en filtros y las correcciones necesarias para que estos métodos permitan obtener mediciones precisas; y

- .7 MEPC 68/3/22 (Noruega), en el que se formulan observaciones sobre el documento MEPC 68/3/5, se apoyan los resultados del PPR 2 y se solicita al Comité que continúe trabajando en el carbono negro de conformidad con el plan de trabajo acordado durante el MEPC 62.

3.26 Después de haber examinado la propuesta de definición de carbono negro (de Bond y otros) acordada por el PPR 2 (MEPC 68/12/2, párrafo 2.13), el Comité la aprobó como definición de carbono negro para el transporte marítimo internacional:

"El carbono negro es un tipo diferenciado de materia carbonácea que se forma únicamente durante la combustión en llama de combustibles con compuestos de carbono. Se distingue de otras formas y compuestos de carbono incluidos en aerosoles atmosféricos porque presenta una combinación única de las siguientes propiedades físicas:

- .1 es un buen absorbente de luz visible con una sección transversal de absorción por masa de al menos $5 \text{ m}^2\text{g}^{-1}$ a una longitud de onda de 550 nm;
- .2 es refractario, es decir, apenas se deforma a temperaturas muy elevadas, siendo su temperatura de vaporización de alrededor de 4 000 K;
- .3 es insoluble en agua, en disolventes orgánicos como el metanol y la acetona y en otros componentes de los aerosoles atmosféricos; y
- .4 se presenta como agregado de esférulas pequeñas de carbono."

3.27 El Comité tomó nota de que es necesario efectuar estudios de medición del carbono negro para adquirir experiencia respecto de la aplicación de la definición y los métodos de medición, a fin de poder comparar los métodos de medición y evaluar la escala de la posible variación de los datos recopilados; y de que el PPR 2 había invitado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales interesados a que, con carácter voluntario, iniciaran estudios de medición del carbono negro a fin de recopilar datos.

3.28 El Comité acordó que era necesario un protocolo para la realización de estudios de medición con carácter voluntario destinados a recopilar datos, utilizando la definición acordada de carbono negro para respaldar la recopilación de datos, a fin de determinar el método o métodos más apropiados de medición de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional, e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales interesados a que presentaran nuevas propuestas o información pertinentes al PPR 3.

3.29 El Comité tomó nota de que, en este momento, no era posible examinar las posibles medidas de control para reducir la repercusión en el Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo internacional.

Enmiendas a las Directrices de 2011 para abordar aspectos adicionales del Código técnico sobre los NO_x 2008 relativos a prescripciones específicas aplicables a los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR) (MEPC.198(62))

3.30 El Comité tomó nota de que el PPR 2 había elaborado un proyecto de enmiendas a las "Directrices de 2011 para abordar aspectos adicionales del Código técnico sobre los NO_x 2008 relativos a prescripciones específicas aplicables a los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR)" (MEPC.198(62)), que figura en el anexo 15 del documento PPR 2/21, a fin de que se adoptara durante el presente periodo de sesiones.

3.31 Tras deliberar al respecto, el Comité adoptó la resolución MEPC.260(68) (Enmiendas a las Directrices de 2011 para abordar aspectos adicionales del Código técnico sobre los NO_x 2008 relativos a prescripciones específicas aplicables a los motores diésel marinos equipados con sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR) (MEPC.198(62)), que figura en el anexo 2.

Nota de entrega de combustible para permitir el suministro de fueloil que no cumpla lo dispuesto en la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL

3.32 El Comité recordó que, tras haber examinado el documento MEPC 67/12/7 (Alemania y otros), en el que se propone insertar una nueva frase en el apéndice V (Información que debe incluirse en la nota de entrega de combustible) del Anexo VI del Convenio MARPOL, teniendo en cuenta las disposiciones "equivalentes" estipuladas en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, el MEPC 67 había encargado al PPR 2 que examinara y preparara proyectos de enmienda al apéndice V del Anexo VI del Convenio MARPOL para que se examinaran durante el presente periodo de sesiones (MEPC 67/20, párrafo 4.21).

3.33 El Comité señaló que el PPR 2 había tomado nota (PPR 2/21, párrafos 2.24 y 2.25) de que su Grupo de trabajo sobre la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques:

- .1 había acordado que las disposiciones del Anexo VI del Convenio MARPOL deberían enmendarse para aclarar que los fueloiles distintos de los que cumplen los valores límites de contenido de azufre estipulados en la regla 14 del Anexo VI del Convenio MARPOL pueden continuar suministrándose a un buque para utilizarlos con un método equivalente permitido en virtud de los dispuesto en la regla 4; y
- .2 si bien reconoció que era necesario un proyecto de enmiendas al apéndice V del Anexo VI del Convenio MARPOL, no pudo llegar a un acuerdo sobre el texto de dicho proyecto de enmiendas.

3.34 El Comité examinó las partes pertinentes del documento MEPC 68/12/14 (India) (párrafos 3 y 4), en las que se apoya la propuesta de proyecto de enmiendas al párrafo sobre la declaración del proveedor de combustible líquido presentada en el documento PPR 2/2/2 (IMarEST). Tras recordar las deliberaciones del PPR 2, algunas delegaciones apoyaron el documento MEPC 67/12/7 (Alemania y otros), en el que se proponen modificaciones al apéndice V del Anexo VI del Convenio MARPOL.

3.35 Tras deliberar al respecto, el Comité tomó nota de las deliberaciones del PPR 2 (PPR 2/21, párrafos 2.24 y 2.25) y encargó al PPR 3 que continuara examinando esta cuestión, teniendo en cuenta las partes pertinentes del documento MEPC 68/12/14, y que informara al MEPC 70.

Examen de la disponibilidad de fueloil prescrito en la regla 14.8 del Anexo VI del Convenio MARPOL

3.36 El Comité tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en la regla 14.8 del Anexo VI del Convenio MARPOL, el examen de la norma estipulada en la regla 14.1.3, es decir, que el contenido máximo de azufre de todo fueloil sea de 0,50 % masa/masa a partir del 1 de enero de 2020, se ultimaré a más tardar en 2018, a fin de determinar la disponibilidad de fueloil reglamentario.

3.37 El Comité recordó que el MEPC 66 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la evaluación de la disponibilidad de fueloil que se prescribe en la regla 14.8 del Anexo VI del Convenio MARPOL, coordinado por los Estados Unidos, y que le había encargado que elaborara la metodología para determinar la disponibilidad de fueloil a fin de satisfacer la norma de fueloil de la regla 14.1.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL (MEPC 66/21, párrafo 4.44).

3.38 El Comité también recordó que, tras examinar un informe sobre el avance de la labor del Grupo (MEPC 67/4/5/Rev.1 y MEPC /INF.11) y haber tomado nota de los avances logrados, el MEPC 67 había encargado al Grupo que prosiguiera su labor y presentara un informe final al presente periodo de sesiones (MEPC 67/20, párrafo 4.23).

3.39 El Comité examinó el informe final del Grupo de trabajo por correspondencia y un resumen de todas las observaciones recibidas durante las deliberaciones del Grupo (MEPC 68/3/3 y MEPC 68/INF.11, presentados por los Estados Unidos) y, tras tomar nota de que el Grupo había elaborado un proyecto de mandato para la evaluación de la disponibilidad de fueloil (MEPC 68/3/3, anexo), aprobó el informe en general.

3.40 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los siguientes documentos de observaciones:

- .1 MEPC 68/3/23 y MEPC 68/INF.35 (CSC), que contienen asesoramiento jurídico sobre la compatibilidad de la recopilación de información confidencial acerca de la capacidad futura de refinado con las leyes de competencia en el contexto del examen de la disponibilidad de combustible que cumple el límite mundial de contenido de azufre del 0,50 % que se introducirá en 2020; y
- .2 MEPC 68/3/26 (IPIECA y OCIMF), en el que se formulan observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia; se recuerda al Comité de las restricciones que imponen las leyes de competencia al sector de las refinerías en cuanto al intercambio de información relacionada con los planes comerciales futuros; y en el que se opina que la disponibilidad de combustible en 2020 debería evaluarse solamente teniendo en cuenta los planes firmes de inversión de las refinerías.

Proyecto de mandato para la evaluación de la disponibilidad de fueloil

3.41 El Comité examinó el proyecto de mandato para la evaluación de la disponibilidad de fueloil, que figura en el anexo del informe del Grupo, incluido el texto entre corchetes de los párrafos 6.2.2, 9 y 13.

3.42 En el debate que siguió se formularon, entre otras, las siguientes observaciones:

- .1 la disponibilidad geográfica de combustible debería incluirse en el mandato;
- .2 la evaluación de la disponibilidad de fueloil debería llevarse a cabo para el sector, por lo que deberían estar representados tanto el sector de las refinerías como el sector del transporte marítimo; y
- .3 el informe final del estudio de evaluación debería presentarse al MEPC 70.

3.43 Tras deliberar al respecto, el Comité encargó al Grupo de trabajo que continuara examinando el proyecto de mandato para el examen de la disponibilidad de fueloil con miras a aprobarlo durante el presente periodo de sesiones.

Constitución de un comité directivo y sus funciones

3.44 El Comité tomó nota de que:

- .1 el informe del Grupo de trabajo por correspondencia contenía un proyecto de mandato para un comité directivo a fin de aportar información al proceso de licitación de la OMI, como se propone en el párrafo 8 del proyecto de mandato (MEPC 68/3/3, anexo);
- .2 de conformidad con lo dispuesto en la regla 14.9 del Anexo VI del Convenio MARPOL, la Organización constituirá un grupo de expertos integrado por representantes con los conocimientos adecuados sobre el mercado del fueloil y los distintos aspectos marítimos, ambientales, científicos y jurídicos, para que lleve a cabo el examen y elabore la información pertinente a fin de que las Partes puedan decidir con conocimiento de causa; y
- .3 en el párrafo 28 del informe se señala que "si es deseo del Comité, el Comité Directivo podría elaborar la información pertinente para que las Partes puedan decidir con conocimiento de causa".

3.45 En consecuencia, el Comité consideró la posibilidad de constituir un comité directivo (y elaborar un mandato) como el Grupo de expertos "*de facto*" prescrito en la regla 14.9 del Anexo VI del Convenio MARPOL a fin de elaborar la información adecuada para que las Partes puedan decidir con conocimiento de causa; y tomó nota de que todas las delegaciones que hicieron uso de la palabra en relación con el establecimiento de un comité directivo apoyaron la propuesta:

3.46 Tras deliberar al respecto, el Comité:

- .1 acordó constituir un comité directivo;
- .2 acordó que el Comité Directivo es el "grupo de expertos" "*de facto*" mencionado en las reglas 14.9 y 14.10 del Anexo VI del MARPOL, por lo

cual es responsable de elaborar la información pertinente para que las Partes puedan decidir con conocimiento de causa;

- .3 encargó al Grupo de trabajo que ultimara el proyecto de mandato del Comité Directivo para el examen de la disponibilidad de fueloil basándose en el párrafo 8 del anexo del documento MEPC 68/3/3, con miras a que se aprobara durante el presente periodo de sesiones, teniendo en cuenta las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno; y
- .4 pidió a los Estados Miembros y las organizaciones con carácter de observadoras que informaran a la Secretaría de sus candidaturas para el Comité Directivo a más tardar el 14 de mayo de 2015, y que remitieran las candidaturas a: info@imo.org.

Contribución financiera a la labor relacionada con la evaluación de la disponibilidad de fueloil

3.47 El Comité dio las gracias al Reino Unido y a los Estados Unidos por sus contribuciones financieras a esta labor e invitó a otros Estados Miembros y organizaciones internacionales a que considerasen la posibilidad de contribuir económicamente a la evaluación a fin de garantizar su oportuna realización.

Calidad del fueloil

3.48 El Comité recordó que el MEPC 67 había constituido un grupo de trabajo por correspondencia sobre la calidad del fueloil, coordinado por los Estados Unidos, a fin de elaborar un proyecto de orientaciones para garantizar la calidad del fueloil entregado para su consumo a bordo de los buques, y de examinar la idoneidad del marco jurídico actual del Anexo VI del Convenio MARPOL; había solicitado a la Secretaría que informara al MSC 94 de los resultados sobre el debate relacionado con la calidad del fueloil; y había invitado al MSC a que remitiera al Grupo de trabajo por correspondencia mencionado los documentos pertinentes presentados al MSC 94.

3.49 En relación con lo anterior, el Comité tomó nota de que los documentos MSC 93/INF.8 (ICS e IPTA) y MSC 94/INF.8 (Singapur), que tratan de la calidad del fueloil, se habían remitido al Grupo de trabajo por correspondencia sobre la calidad del fueloil, y que el MSC 94 había invitado a las delegaciones interesadas a que participaran en el Grupo a fin de garantizar que se tuvieran en cuenta las consideraciones relativas a la seguridad (MEPC 68/13, párrafo 2.12).

3.50 El Comité examinó los documentos MEPC 68/3/4 y MEPC 68/INF.12 (Estados Unidos), que contienen el informe del Grupo de trabajo por correspondencia y un resumen de todas las observaciones recibidas durante las deliberaciones del Grupo, y tomó nota de que el Grupo había pedido al Comité que le encargara seguir trabajando al respecto después del presente periodo de sesiones, dado que no había podido ultimar el proyecto de orientaciones sobre la calidad de fueloil por falta de tiempo.

3.51 El Comité examinó el documento MEPC 68/3/24 (Países Bajos), en el que se informa al Comité de la labor en curso respecto de la elaboración de una lista de sustancias no deseadas a fin de prevenir y detectar dichas sustancias en el fueloil.

3.52 En el debate que siguió se formularon, entre otras, las siguientes observaciones:

- .1 debería tenerse presente que existen dos cuestiones, a saber, el cumplimiento de las reglas sobre el contenido de azufre del Anexo VI del Convenio MARPOL y la calidad del combustible suministrado en cuanto al posible peligro que puede plantear para la seguridad del buque; respecto de este último punto, puede argumentarse que el marco normativo actual es inadecuado;
- .2 en la propuesta de proyecto de orientaciones sobre la calidad del fueloil que figura en el anexo 3 del informe del Grupo de trabajo por correspondencia se utilizó un "enfoque de nivel de elementos clave" que no era adecuado, dado que las orientaciones deberían reflejar las "mejores prácticas";
- .3 no existen prescripciones que exijan que un proveedor de fueloil deba suministrar fueloil reglamentario, por lo que el único responsable de obtener y consumir fueloil reglamentario es el buque;
- .4 a diferencia de lo señalado en el informe provisional del Grupo de trabajo por correspondencia, el marco jurídico no es adecuado y el modo de proceder propuesto es inapropiado, dado que la situación actual representa un riesgo para la seguridad de los buques;
- .5 el Grupo de trabajo por correspondencia aún no ha llegado a una conclusión sobre la idoneidad del marco jurídico y la cuestión podría continuar examinándose;
- .6 es posible que la enmienda de las disposiciones a fin de prescribir un "proveedor de fueloil aprobado" baste para abordar esta cuestión;
- .7 en la regla 18.3 del Anexo VI del Convenio MARPOL se prescribe que el fueloil que se suministre y utilice no debe comprometer la seguridad de los buques ni afectar negativamente al rendimiento de las máquinas;
- .8 el análisis de siniestros indica que la calidad del fueloil es un factor causal de los apagones de los motores;
- .9 si se incluyen disposiciones para los proveedores de fueloil en el marco normativo, no queda claro si, de hecho, los Estados Miembros pueden hacer cumplir dichas disposiciones dada la complejidad de la cadena de suministro de fueloil a los buques; y
- .10 la elaboración, por los Países Bajos, de una lista de sustancias no deseadas a fin de prevenir y detectar dichas sustancias en el fueloil fue una labor muy útil y debería continuar examinándose.

3.53 El Comité, tras tomar nota de que la mayoría de las delegaciones que hicieron uso de la palabra acordaron que era necesario continuar examinando la idoneidad del marco jurídico actual del Anexo VI del Convenio MARPOL y el proyecto de orientaciones, volvió a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre la calidad del fueloil, coordinado por los Estados Unidos,² al que encargó que, teniendo en cuenta el documento MEPC 68/3/24 y las deliberaciones mantenidas durante el presente periodo de sesiones, realizara lo siguiente:

- .1 seguir elaborando el proyecto de orientaciones sobre las mejores prácticas para garantizar la calidad del fueloil suministrado para su uso a bordo de los buques;
- .2 continuar examinando la idoneidad del marco jurídico actual del Anexo VI del Convenio MARPOL para garantizar la calidad del fueloil para su uso a bordo de los buques; y
- .3 presentar un informe al MEPC 69.

Cuestiones relacionadas con la calidad del fueloil que van más allá del alcance acordado por el MEPC 67

3.54 El Comité, tras tomar nota de los documentos presentados a este periodo de sesiones en los cuales se tratan cuestiones relacionadas con la calidad del fueloil que van más allá del alcance acordado por el MEPC 67, examinó los siguientes documentos pertinentes:

- .1 MEPC 68/20/2 (IBIA), en el que se señala un conflicto entre el procedimiento de verificación del combustible estipulado en el apéndice VI del Anexo VI del Convenio MARPOL y la norma ISO 4259 en relación con la interpretación de los resultados de los ensayos de azufre, y en el que se propone armonizar el procedimiento de verificación estipulado en el apéndice VI del Anexo VI del Convenio MARPOL con la norma ISO 4259;
- .2 MEPC 68/20/3 (Noruega), en el que se formulan observaciones sobre el documento MEPC 68/20/2 y se propone mantener el procedimiento de verificación del combustible estipulado en el apéndice VI del Anexo VI del Convenio MARPOL; y
- .3 MEPC 68/12/14 (India), en el que se apoya la propuesta del documento PPR 2/2/7 (IBIA) de armonizar el procedimiento de verificación del azufre estipulado en el apéndice VI del Anexo VI del Convenio MARPOL con la norma ISO 4259.

3.55 Tras deliberar al respecto, el Comité tomó nota de que la propuesta del documento MEPC 68/20/2 carecía de apoyo suficiente, y acordó no continuar trabajando en ella.

²

Coordinador:

Sr. W. M. Lundy
Marine Safety, Security and Stewardship
Systems Engineering Division
U.S. Coast Guard
Teléfono: +1 202 372-1379
Correo electrónico: Wayne.M.Lundy@uscg.mil

3.56 El Comité también examinó el documento MEPC 68/3/18 (Dinamarca y Noruega), en el que se examina un procedimiento de muestreo a bordo del fueloil procedente del sistema de distribución del combustible a efectos de supervisión por el Estado rector del puerto y de inspección por el Estado de abanderamiento y se propone un proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL y un proyecto de directrices para el muestreo a bordo y la verificación del contenido de azufre del fueloil utilizado a bordo de los buques.

3.57 En el debate que siguió se formularon, entre otras, las siguientes observaciones:

- .1 las directrices para el muestreo a bordo y la verificación del contenido de azufre del fueloil utilizado a bordo de los buques eran necesarias por motivos de coherencia y seguridad;
- .2 las posibles enmiendas consiguientes al Anexo VI del Convenio MARPOL deberían presentarse al Comité como nuevo resultado;
- .3 era necesario examinar la conveniencia de que el asesoramiento preparado adoptara la forma de unas directrices o unas orientaciones; y
- .4 el muestreo a bordo sólo debería realizarse si hay indicios objetivos acerca de la existencia de "motivos fundados" para que se lleven a cabo el muestreo y el análisis, y no debería constituir una manera de penalizar a un buque que haya adquirido y utilizado fueloil de manera correcta.

3.58 Tras deliberar al respecto, el Comité:

- .1 encargó al PPR 3 que iniciara la labor sobre la elaboración de unas directrices para el muestreo a bordo y la verificación del contenido de azufre del fueloil utilizado a bordo de los buques; y
- .2 acordó que una propuesta de enmiendas conexas al Anexo VI del Convenio MARPOL constituiría un nuevo resultado y, por tanto, requeriría una propuesta pertinente de un Gobierno Miembro, de conformidad con las Directrices sobre organización y método de trabajo del Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino y de sus órganos auxiliares (Directrices de los Comités) (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4).

Directrices relacionadas con los métodos equivalentes establecidos en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL

3.59 El Comité recordó que el MEPC 67 había examinado la solicitud del PPR 1 de facilitar asesoramiento y aclaraciones sobre cuestiones específicas resultantes de la implantación de la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL, a fin de facilitar la elaboración ulterior y la ultimación del proyecto de directrices relacionadas con los métodos equivalentes establecidos en la regla 4 del Anexo VI del Convenio MARPOL que no se tratan en otras directrices y, que tras deliberar al respecto, había aplazado el examen de esta cuestión hasta el presente periodo de sesiones.

3.60 Tras tomar nota de que no se habían presentado documentos pertinentes al presente periodo de sesiones, el Comité reiteró el acuerdo alcanzado en el MEPC 67 acerca de que las disposiciones sobre equivalentes son una cuestión que las Partes en el Anexo VI del Convenio MARPOL deben interpretar, e invitó a las Partes que hubieran elaborado información u orientaciones pertinentes, aún no examinadas, sobre la aplicación de equivalentes a un grupo de buques a que presentaran dicha información a un periodo de

sesiones futuro del Comité. El Comité acordó que de esta manera concluía su examen de la cuestión.

Vigilancia del azufre para 2014

3.61 El Comité tomó nota de que, de conformidad con lo dispuesto en la regla 14.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL y las Directrices de 2010 para la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial del fueloil suministrado para uso a bordo de los buques (resolución MEPC.192(61)), los resultados de la vigilancia del azufre deberían presentarse cada año al periodo de sesiones siguiente del Comité.

3.62 El Comité tomó nota de la información proporcionada en el documento MEPC 68/3/2 (Secretaría) sobre los resultados de la vigilancia del contenido medio de azufre a escala mundial de los fueloiles marinos suministrados para uso a bordo de los buques durante 2014, basándose en la información presentada por los cuatro proveedores aprobados de servicios de muestreo y pruebas, que reveló que el contenido medio de azufre a nivel mundial (promedio móvil de tres años) del fueloil residual era del 2,47 %, y el del fueloil destilado, del 0,13 %; y tomó nota de que la Secretaría continuaría proporcionando información sobre esta cuestión anualmente al Comité.

Sustancias que agotan la capa de ozono utilizadas por los buques

3.63 El Comité, tras recordar que el MEPC 66 había pedido a la Secretaría que continuara comunicándose con la Secretaría del Ozono y que facilitase información actualizada sobre la labor en el marco del Protocolo de Montreal para su examen en el presente periodo de sesiones (MEPC 66/21, párrafo 4.28), tomó nota de la información pertinente presentada por la Secretaría (MEPC 68/3), en particular, que durante la 26ª reunión de las Partes en el Protocolo de Montreal (MOP 26), celebrada en noviembre de 2014, se había adoptado la decisión XXVI/7, según la cual el Grupo de Evaluación Tecnológica y Económica (GETE), por conducto de su Comité de opciones técnicas sobre halones, solicitaría a la Organización que calculase la cantidad y la pureza de los halones 1211 y 1301 procedentes del desguace de buques.

3.64 Por consiguiente, el Comité pidió a la Secretaría que remitiese el documento MEPC 68/3 al GETE solamente a título informativo; que se mantuviera en contacto con la Secretaría del Ozono; y que facilitara información actualizada sobre la labor del Protocolo de Montreal para su examen en el MEPC 70.

Directrices para la descarga del agua de purga de la recirculación de los gases de escape

3.65 El Comité recordó que el BLG 16, tras examinar si deberían elaborarse directrices sobre la recirculación de los gases de escape (EGR), había acordado que, en dicho momento, no era necesario elaborar directrices específicas para los motores con sistemas EGR (BLG 16/16, párrafo 8.38).

3.66 A este respecto, el Comité, tras examinar el documento MEPC 68/3/13 (Alemania y otros), en el que se propone elaborar directrices para la descarga del agua de purga de los sistemas EGR de reducción de las emisiones de NO_x, estableció el resultado previsto oportuno (véase el anexo 18) y encargó al PPR 3 que empezara a elaborar dichas directrices.

Compuestos orgánicos volátiles (COV)

3.67 El Comité tomó nota del documento MEPC 68/INF.2 (Canadá), que contiene información sobre un estudio de caso realizado en la región de Vancouver (Canadá) para facilitar un mejor entendimiento de la repercusión de los COV fugitivos de origen marino actuales y futuros procedentes de la carga y el transporte de hidrocarburos por mar, incluida una reseña sobre la metodología y los resultados preliminares.

Estudios sobre el control de las emisiones en las zonas portuarias

3.68 El Comité tomó nota de los siguientes documentos:

- .1 MEPC 68/INF.16 (Secretaría), que contiene el informe de un estudio sobre control de las emisiones y medidas de eficiencia energética para los buques en las zonas portuarias, que se llevó a cabo para investigar las medidas de control existentes a fin de reducir las emisiones de los buques en los puertos y determinar posibles medidas innovadoras futuras para abordar dichas emisiones; y
- .2 MEPC 68/INF.39 (Canadá), que contiene una introducción breve a la herramienta del inventario de emisiones portuarias del Canadá (*Port Emission Inventory Tool (PEIT)*), elaborada para facilitar la realización de inventarios de emisiones portuarias con miras a mejorar el entendimiento de las actividades portuarias, la contribución de los puertos y las terminales a los contaminantes atmosféricos y las emisiones de gases de efecto invernadero, así como la calidad del aire ambiente.

EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS BUQUES

Exámenes del EEDI prescritos en la regla 21.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL

3.69 El Comité recordó que:

- .1 de conformidad con lo dispuesto en la regla 21.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL, al principio de la fase 1 y en un punto intermedio de la fase 2, la Organización efectuará un examen de los avances tecnológicos y, de ser necesario, modificará los plazos, los parámetros del nivel de referencia del EEDI para los tipos de buque pertinentes y los índices de reducción;
- .2 el MEPC 66 había acordado crear una base de datos del EEDI para ayudar a la Organización en sus futuros exámenes de los avances tecnológicos y los datos mínimos que deben incluirse en la base de datos; y
- .3 el MEPC 67 había constituido el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del EEDI, coordinado por el Japón, a fin de examinar la situación de los avances tecnológicos pertinentes para la implantación de la fase 2 de las reglas relacionadas con el EEDI.

3.70 El Comité tomó nota del documento MEPC 68/INF.13 (Secretaría), que contiene el segundo resumen de información y datos sobre el EEDI, y pidió a la Secretaría que continuara presentando esta información al Comité. A este respecto, el Comité recordó el acuerdo alcanzado por el MEPC 67 de no incluir el número de identificación del buque en la base de datos (MEPC 67/20, párrafo 4.55) y examinó el documento MEPC 68/3/9 (Alemania), en el

que se propone incluir el número como un índice en la base de datos para evitar recuentos múltiples de datos.

3.71 Tras deliberar al respecto, el Comité acordó que el número de identificación del buque debería incluirse en la serie de datos que se presenta a la Secretaría para su introducción en la base de datos del EEDI, tras tomar nota de que dicha información sería mantenida y utilizada solamente por la Secretaría, e instó a los Gobiernos Miembros y a las sociedades de clasificación a que siguieran presentando datos a la Secretaría a fin de apoyar el examen obligatorio del EEDI. El Comité acordó también que no era necesario actualizar los datos ya presentados a la Secretaría para incluirlos en la base de datos del EEDI en lo que respecta al número de identificación del buque.

3.72 El Comité examinó los documentos MEPC 68/3/15, MEPC 68/3/16, MEPC 68/3/17, MEPC 68/INF.31 y MEPC 68/INF.38 (Japón), en los que figura un informe sobre la marcha de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del EEDI, el resumen del coordinador acerca de la labor del Grupo, las observaciones presentadas al Grupo y las cifras de la base de datos del EEDI, teniendo en cuenta el documento MEPC 67/INF.4, y tomó nota de los avances logrados. A este respecto, el Comité tomó nota también de que el Japón había nombrado un nuevo coordinador³ para el Grupo.

3.73 Tras tomar nota de las cuestiones planteadas en el párrafo 38 del resumen del coordinador (parte 2) (MEPC 68/3/17, anexo), que debían examinarse en el presente periodo de sesiones, el Comité encargó al Grupo de trabajo que las examinara y lo informara en consecuencia.

3.74 El Comité encargó al Grupo que continuara con su labor teniendo en cuenta las deliberaciones habidas en el presente periodo de sesiones y la información de la base de datos del EEDI que figura en el documento MEPC 68/INF.13, y que presentara un informe provisional al MEPC 69, de conformidad con el mandato acordado en el MEPC 67.

3.75 El Comité tomó nota de los documentos MEPC 68/3/27 y MEPC 68/INF.25 (CSC), que contienen los informes de dos estudios sobre las tendencias del valor estimado del índice (EIV) y un estudio para analizar las variaciones en la eficiencia de proyecto de los buques nuevos entre 2009 y 2014, que revelaron que varios tipos de buques pueden cumplir sin problemas las prescripciones del EEDI futuras, pero no apoyó la constitución de un grupo de trabajo de expertos pertinente, tal como se propuso en el documento MEPC 68/3/27.

Directrices sobre reconocimiento y certificación del EEDI

3.76 El Comité, tras recordar que el MEPC 67 había adoptado las Directrices de 2014 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) mediante la resolución MEPC.254(67), recordó también que todos los documentos relacionados con dichas directrices de 2014, es decir, MEPC 68/3/6 y MEPC 68/INF.14 (ISO e ITTC), que tratan de los avances de la labor de revisión de la norma ISO 15016:2002, y MEPC 68/3/12 (Alemania y otros), en el que se propone un proyecto de enmiendas a las Directrices, se habían remitido directamente al Grupo de trabajo (véase el párrafo 3.2).

³

Coordinador:

Sr. A. Ishihara
Director of International Negotiation Office
Ocean Development and Environment Policy Division
Marine Bureau
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Japón
Teléfono: +81 3 5253 8643
Correo electrónico: ishihara-a2ue@mlit.go.jp

3.77 El Comité encargó al Grupo de trabajo que examinara la propuesta de proyecto de enmiendas a las Directrices de 2014 teniendo en cuenta los documentos MEPC 68/3/6, MEPC 68/3/12 y MEPC 68/INF.14.

Directrices provisionales para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables

3.78 El Comité recordó que el MEPC 67, tras un debate en profundidad y tras haber tomado nota de la necesidad de continuar trabajando en las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables (resolución MEPC.232(65)), había adoptado enmiendas a las Directrices provisionales de 2013 mediante la resolución MEPC.255(67).

3.79 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los siguientes documentos conexos:

- .1 MEPC 68/3/7 y MEPC 68/INF.32 (Dinamarca y Japón), que contienen el resumen y la versión completa, respectivamente, de un estudio realizado sobre el efecto del proyecto de revisión de las Directrices provisionales de 2013 propuesto en el documento MSC 93/21/5 (Grecia), que reveló que, si se aplica la modificación propuesta de la evaluación de la primera etapa, alrededor del 36 % de los graneleros y del 28 % de los buques tanque no satisfarían los criterios de evaluación de la primera etapa; si se aplican las propuestas de evaluación de la segunda etapa, es necesario instalar motores cuya potencia sea considerablemente superior a la de los instalados originalmente; y el EEDI obtenido aumentaría considerablemente si se aplican las propuestas de evaluación de la segunda etapa;
- .2 MEPC 68/3/11 (Dinamarca y Japón), en el que se propone que debería efectuarse un examen detallado a fin de revisar de manera adecuada las Directrices provisionales de 2013 y una posible manera de avanzar, así como un calendario para efectuar el examen;
- .3 MEPC 68/3/25 (Japón), que contiene información acerca de un cursillo internacional sobre los buques ambientalmente racionales celebrado en el Japón el 4 de marzo de 2015 con el fin de intercambiar opiniones e información sobre la potencia de propulsión mínima necesaria para mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables; y
- .4 MEPC 68/3/28 (Grecia), en el cual se formulan observaciones sobre los documentos MEPC 68/3/7, MEPC 68/3/11 y MEPC 68/INF.32; se coincide con las propuestas del documento MEPC 68/3/11 en que la primera etapa debería fortalecerse y la segunda etapa debe examinarse a fondo; y se propone una posible manera de avanzar.

3.80 En el debate que siguió se formularon, entre otras, las siguientes observaciones:

- .1 la seguridad es de primordial importancia para el proyecto de los buques y es preciso realizar un examen riguroso de las Directrices provisionales;
- .2 limitarse a fortalecer los parámetros actuales de evaluación de las etapas es desaconsejable, por lo que para poder realizar un examen equilibrado, los dos proyectos de investigación internacionales que están llevándose a cabo

en la actualidad deberían completarse antes de efectuar nuevas revisiones de las Directrices provisionales;

- .3 la utilización de una neutralización de emergencia constituye una solución sencilla que puede implantarse con facilidad;
- .4 la fórmula del EEDI es problemática, dado que da lugar al uso de una potencia de proyecto óptima para el motor del buque, con lo que no se deja ningún margen para la utilización de la potencia en condiciones desfavorables; y
- .5 cuando el coeficiente f_w sea mayor que 0, esto no implicaría maniobrabilidad en condiciones desfavorables y, además, es necesario examinar si este factor puede utilizarse para determinar un margen de potencia en condiciones desfavorables.

3.81 El Comité acordó que no había apoyo para enmendar la evaluación de la segunda etapa hasta que no se completasen los proyectos internacionales conexos de investigación, si bien el examen y la evaluación de posibles enmiendas a los parámetros de evaluación de la primera etapa habían recibido un cierto apoyo.

3.82 Tras deliberar al respecto, el Comité encargó al Grupo de trabajo que examinara toda posible enmienda a la evaluación de la etapa 1 en las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables, enmendadas, teniendo en cuenta los documentos MEPC 68/3/7, MEPC 68/3/11, MEPC 68/3/25, MEPC 68/3/28 y MEPC 68/INF.32, y que lo asesorase al respecto.

Directrices provisionales para el cálculo del coeficiente f_w en relación con la reducción de la velocidad del buque en un estado del mar representativo para su utilización en pruebas

3.83 El Comité tomó nota del documento MEPC 68/INF.33 (China y Japón), que contiene información sobre el estado actual de la labor de colaboración entre China y Japón en cuanto a las Directrices provisionales para el cálculo del coeficiente f_w en relación con la reducción de la velocidad del buque en un estado del mar representativo para su utilización en pruebas (MEPC.1/Circ.796).

Condiciones para la exención respecto de las prescripciones del SEEMP

3.84 El Comité examinó que el documento MEPC 68/3/10 (República de Corea), en el cual se propone eximir a los buques que realicen únicamente viajes nacionales de la prescripción de llevar a bordo un plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) en el caso de que lleven a cabo un único viaje internacional.

3.85 Tras el oportuno examen, el Comité acordó lo siguiente:

- .1 mantener el documento MEPC 68/3/10 en suspenso hasta el MEPC 69, momento en el que se encargaría al Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética, en el caso de que se constituyera, que examinase el documento e informara al Comité en consecuencia; y

- .2 si el Grupo de trabajo indicara la necesidad de introducir una enmienda en el Anexo VI del Convenio MARPOL, se impondría contar con un resultado nuevo.

Directrices del sector sobre el cálculo y la verificación del EEDI

3.86 El Comité tomó nota de que las Directrices de 2014 sobre reconocimiento y certificación del EEDI (resolución MEPC.254(67)) contienen la nota siguiente: "se prevé que se elaborará una norma conjunta del sector para respaldar el método y la función del verificador"; y de que se habían presentado a la Organización las Directrices de 2015 del sector sobre el cálculo y la verificación del EEDI, que figuran en el anexo del documento MEPC 68/INF.30 (IACS y otros) para abordar dicha expectativa.

3.87 Tras recordar que los documentos MEPC 68/3/14 y MEPC 68/INF.30 (IACS y otros), que contienen información sobre la elaboración de las Directrices de 2015 del sector mencionadas y propuestas de enmienda a las Directrices de 2014 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para buques nuevos (resolución MEPC.245(66)), se habían remitido directamente al Grupo de trabajo (véase el párrafo 3.2), el Comité encargó al Grupo que examinara la información facilitada y lo informara según procediese.

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

3.88 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética, al que encargó que, teniendo en cuenta los documentos pertinentes, así como las observaciones formuladas y las decisiones adoptadas en el Pleno, realizara lo siguiente:

- .1 ultimar el proyecto de enmiendas al Código técnico sobre los NO_x 2008 basándose en el anexo 2 del documento PPR 2/21, con miras a aprobarlo en el presente periodo de sesiones;
- .2 elaborar un proyecto de enmiendas pertinente al Anexo VI del Convenio MARPOL basándose en el documento MEPC 68/3/8, con miras a aprobarlo en el presente periodo de sesiones;
- .3 ultimar el proyecto de circular MEPC: "Orientaciones sobre la aplicación de las prescripciones del nivel III de la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL a los motores de combustible mixto y a los motores de gas", basándose en el anexo 3 del documento PPR 2/21 y teniendo en cuenta los documentos MEPC 68/12/7, MEPC 68/12/8, MEPC 68/12/12 y MEPC 68/12/15, con miras a aprobarlo en el presente periodo de sesiones;
- .4 ultimar el proyecto de mandato para el examen de la disponibilidad de fueloil basándose en el anexo del documento MEPC 68/3/3, con miras a aprobarlo en el presente periodo de sesiones;
- .5 ultimar el proyecto de mandato del Comité Directivo para el examen de la disponibilidad de fueloil, basándose en el párrafo 8 del anexo del documento MEPC 68/3/3, con miras a aprobarlo en el presente periodo de sesiones;

- .6 examinar las cuestiones relacionadas con el examen del EEDI señaladas en el párrafo 38 del anexo del documento MEPC 68/3/17 e informar al Comité según proceda;
- .7 examinar la propuesta de proyecto de enmiendas a las Directrices de 2014 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI), teniendo en cuenta los documentos MEPC 68/3/6, MEPC 68/3/12 y MEPC 68/INF.14;
- .8 examinar toda posible enmienda a la evaluación de la primera etapa en las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables, enmendadas, teniendo en cuenta los documentos MEPC 68/3/7, MEPC 68/3/11, MEPC 68/3/25, MEPC 68/3/28 y MEPC 68/INF.32, e informar al Comité según proceda;
- .9 examinar los documentos MEPC 68/3/14 y MEPC 68/INF.30, que contienen las directrices del sector sobre el cálculo y la verificación del EEDI, e informar al Comité según proceda; y
- .10 examinar y actualizar el plan de trabajo y el calendario para continuar elaborando las medidas técnicas y operacionales aplicables a los buques, refrendados por el MEPC 65, basándose en el anexo 9 del documento MEPC 65/WP.10.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO

3.89 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MEPC 68/WP.9), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación. Tras tomar nota de que los anexos de la versión en español del documento MEPC 68/WP.9 contienen algunas discrepancias con respecto a la versión en inglés, el Comité pidió a la Secretaría que las subsanara.

Enmiendas al Código técnico sobre los NO_x 2008 (motores de combustible mixto y motores alimentados únicamente por combustibles gaseosos)

3.90 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código técnico sobre los NO_x 2008 en relación con las pruebas de los motores de gas y los motores de combustible mixto para la estrategia de control de los NO_x del nivel III, que figura en el anexo 3, y pidió al Secretario General que distribuyera dichas enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) del Convenio MARPOL, con miras a su adopción en el MEPC 69.

Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL (prescripciones de registro para el cumplimiento operacional de las zonas de control de las emisiones de NO_x del nivel III)

3.91 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL relativas a las prescripciones de registro para el cumplimiento operacional de las zonas de control de las emisiones de NO_x del nivel III, que figuran en el anexo 4, y pidió al Secretario General que distribuyera dichas enmiendas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) del Convenio MARPOL, con miras a su adopción en el MEPC 69.

3.92 A este respecto, el Comité encargó al Subcomité III que examinara y enmendara, de ser necesario, las Directrices sobre la supervisión por el Estado rector del puerto en virtud del Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, 2009 (resolución MEPC.181(59)), habida cuenta del proyecto mencionado de enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL.

Orientaciones sobre la aplicación de las prescripciones del nivel III de la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL a los motores de combustible mixto y a los motores de gas

3.93 Tras acordar suprimir las palabras "o sin" del párrafo 5 del proyecto de orientaciones (MEPC 68/WP.9, anexo 3), el Comité aprobó la circular MEPC.1/Circ.854: "Orientaciones sobre la aplicación de las prescripciones del nivel III de la regla 13 del Anexo VI del Convenio MARPOL a los motores de combustible mixto y a los motores de gas".

Mandato para el examen de la disponibilidad de fueloil que se prescribe en la regla 14.8 del Anexo VI del Convenio MARPOL

3.94 El Comité aprobó el mandato para el examen de la disponibilidad de fueloil que se prescribe en la regla 14.8 del Anexo VI del Convenio MARPOL, incluido el mandato del Comité Directivo, que figura en el anexo 5.

3.95 Tras tomar nota de que se habían recibido 20 candidaturas para el Comité Directivo sobre el examen de la disponibilidad de fueloil (véase el párrafo 3.46.4), el Comité las examinó y acordó la composición del Comité Directivo que se indica a continuación:

Estados Miembros

Brasil, China, Estados Unidos, Francia, India, Islas Marshall, Japón, Liberia, Nigeria, Países Bajos, República de Corea, Singapur y Sudáfrica

Organización intergubernamental

CE

Organizaciones no gubernamentales

ICS, BIMCO, IPIECA, IBIA, IMarEST y CSC

3.96 El Comité pidió a la Secretaría que iniciase el examen de la disponibilidad de fueloil de conformidad con el mandato acordado, incluida la constitución del Comité Directivo, para que dicho examen pudiera empezar el 1 de septiembre de 2015, de modo que el informe final se presentase al MEPC 70.

3.97 El Comité tomó nota de que, en el sitio de la OMI en la Red, se incluirá una invitación para licitar el examen de la disponibilidad de fueloil, y alentó a los Estados Miembros a que transmitiesen esta información a las organizaciones pertinentes que, en su opinión, estarían interesadas en la licitación de dicho examen.

Exámenes del EEDI prescrito en la regla 21.6 del Anexo VI del Convenio MARPOL

3.98 El Comité tomó nota de las deliberaciones del Grupo sobre las cuestiones planteadas por el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen del EEDI (MEPC 68/WP.9, párrafos 21 a 30) y las transmitió a éste.

Enmiendas a las Directrices de 2014 sobre reconocimiento y certificación del EEDI

3.99 El Comité adoptó la resolución MEPC.261(68) relativa a las enmiendas a las Directrices de 2014 sobre reconocimiento y certificación del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) (resolución MEPC.254(67)), que figura en el anexo 6, y encargó a la Secretaría que publicase un texto refundido de las Directrices, enmendadas, para su distribución con la signatura MEPC.1/Circ.855.

3.100 A este respecto, el Comité refrendó la utilización de la norma ISO 15016:2015 para los buques cuyas pruebas de mar se lleven a cabo el 1 de septiembre de 2015 o posteriormente y alentó a que la norma se aplicara antes de esa fecha.

Enmiendas a las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables

3.101 El Comité adoptó la resolución MEPC.262(68) sobre enmiendas a las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables, enmendadas (resolución MEPC.232(65), enmendada por la resolución MEPC.255(67)), que figura en el anexo 7, y tras refrendar la opinión del Grupo de que sería necesario contar con un periodo de introducción gradual de seis meses para la aplicación de las enmiendas, pidió a la Secretaría que publicara un texto refundido de las Directrices provisionales, enmendadas, con la signatura MEPC.1/Circ.850/Rev.1.

Enmiendas a las Directrices de 2014 sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para buques nuevos

3.102 El Comité adoptó la resolución MEPC.263(68): "Enmiendas a las Directrices de 2014 sobre el método de cálculo del índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) obtenido para buques nuevos (resolución MEPC.245(66))", que figura en el anexo 8.

Plan de trabajo para las cuestiones relativas al EEDI

3.103 El Comité refrendó el plan actualizado para la labor sobre cuestiones relativas al EEDI, que figura en el anexo 9.

4 MEDIDAS TÉCNICAS Y OPERACIONALES ADICIONALES PARA MEJORAR LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

4.1 El Comité recordó que el MEPC 67 había vuelto a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia interperiodos sobre las medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética y le había encargado que, basándose en los resultados del MEPC 67, el informe del Grupo de trabajo (MEPC 67/WP.13) y la descripción general del sistema de recopilación de datos que figura en el anexo del informe, elaborara un texto completo para un sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques, que pueda utilizarse fácilmente para la aplicación voluntaria u obligatoria del sistema (MEPC 67/20, párrafo 5.11.3).

Informe del Grupo de trabajo por correspondencia y documentos conexos

- 4.2 Se presentaron al Comité, para que los examinara, los documentos siguientes:
- .1 MEPC 68/4, MEPC 68/INF.7 y MEPC 68/INF.7/Add.1/Rev.1 (Chipre), en los que figura el informe del Grupo de trabajo por correspondencia sobre los avances realizados en cuanto a la elaboración de un texto completo para el sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques que pueda utilizarse fácilmente para la aplicación voluntaria u obligatoria del sistema;
 - .2 MEPC 68/4/1 (Alemania y otros), en el que se facilita información sobre el futuro sistema de la Unión Europea (UE) para el seguimiento, notificación y verificación de emisiones de CO₂ procedentes de los buques y la eficiencia energética del transporte marítimo;
 - .3 MEPC 68/4/2 (ICHCA), en el que se manifiesta preocupación por el hecho de que un sistema de recopilación de datos que se limite exclusivamente a los relativos al consumo de combustible no ayude a los expedidores a presentar información sobre las emisiones de sus cadenas de suministro, y en el que, por consiguiente, se defiende que deberían incorporarse en el sistema los datos que permitan una evaluación de la eficiencia energética de los buques;
 - .4 MEPC 68/4/3 (Alemania y otros), en el que se abordan las cuestiones planteadas en el documento MEPC 67/5 sobre la idoneidad de las posibles medidas operacionales encaminadas a mejorar la eficiencia energética en el sector marítimo;
 - .5 MEPC 68/4/4 (Estados Unidos), en el que se alienta al Comité a que, basándose en el planteamiento gradual que figura en el documento, apruebe el establecimiento de un sistema de recopilación de datos que incluya la recopilación y notificación de datos sobre el trabajo de transporte y/o equivalentes del mismo;
 - .6 MEPC 68/4/5 y MEPC 68/INF.29 (Alemania), en los que se presentan las principales conclusiones de un estudio en el que se investiga el modo en que las cuatro unidades de medida específicas propuestas al MEPC responden para calcular la eficiencia energética operacional cuando se aplican a los datos de buques reales, y en los que figura el informe del estudio íntegro;
 - .7 MEPC 68/4/6 (India), en el que se formulan observaciones sobre el sistema de la Unión Europea para el seguimiento, notificación y verificación (MEPC 68/4/1) y en el que se manifiesta una profunda preocupación por la elaboración paralela de un sistema de recopilación de datos de carácter regional;
 - .8 MEPC 68/4/7 (China), en el que se formulan observaciones sobre los documentos MEPC 68/4/5 y MEPC 68/INF.29, y se facilitan unas conclusiones preliminares de un estudio similar en el que se utilizan datos de buques reales para investigar el tipo de correlación entre los indicadores de la eficiencia energética operacional y si éstos podrían servir como punto de partida para la gestión de la eficiencia energética;

-
- .9 MEPC 68/4/8 (Japón), en el que se formulan observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 68/4), y sobre el texto completo que se propone actualmente para el sistema de recopilación de datos, que figura en el anexo del informe;
 - .10 MEPC 68/4/9 (BIMCO y otros), en el que se formulan observaciones sobre el documento MEPC 68/4/3 y se ofrecen opiniones sobre cuestiones comerciales y de programa en relación con las propuestas presentadas al Comité de elaborar normas sobre eficiencia operacional obligatorias aplicables a toda la flota;
 - .11 MEPC 68/4/10 (Estados Unidos), en el que se formulan observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 68/4) y se proponen modificaciones del texto completo para el sistema de recopilación de datos que figura en el anexo del informe;
 - .12 MEPC 68/4/11 (CSC), en el que se formulan observaciones sobre el informe del Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 68/4) y se considera que la publicación de los índices de eficiencia de los buques proporcionará a los expedidores datos para determinar cuáles son los buques y prácticas con mayor eficiencia energética, y se concluye que es necesario que el Comité adopte un sistema de seguimiento, notificación y verificación obligatorio y transparente que incluya datos sobre el consumo de combustible y la eficiencia energética operacional;
 - .13 MEPC 68/INF.3 (IMarEST), en el que se facilita información sobre los factores que contribuyen a la incertidumbre de los enfoques de vigilancia del combustible y emisiones de CO₂ que se presentan en el documento MEPC 65/INF.3/Rev.1 (IMarEst); y
 - .14 MEPC 68/INF.24/Rev.1 (Secretaría), en cuyo anexo figura un estudio sobre la eficiencia en cuanto al CO₂ de la flota marítima actual y se facilitan los valores del indicador operacional de la eficiencia energética (EEOI) para una muestra de buques de cada uno de los tipos y categorías que se utilizan en el Tercer Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2014).

4.3 El Comité tomó nota de que el Grupo de trabajo por correspondencia había elaborado, de conformidad con las instrucciones del MEPC 67, una propuesta para el texto completo del sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques que pueda utilizarse fácilmente para la aplicación voluntaria u obligatoria del sistema (MEPC 68/4, anexo).

4.4 El Comité tomó nota también de que el Grupo de trabajo por correspondencia había identificado varias cuestiones que era necesario seguir examinando, entre otras: el cambio de pabellón o de propietario; los datos que se han de presentar al Estado de abanderamiento y a quién corresponde presentarlos; la conveniencia de que cuestiones como los reconocimientos y la supervisión por el Estado rector del puerto se incluyan o no en el propio texto o formen parte de unas directrices; así como la necesidad de trasladar a las "compañías" la obligación de notificar, en lugar de que ésta corresponda al propio buque.

4.5 En las deliberaciones posteriores, se formularon, entre otras, las observaciones siguientes:

- .1 dado que el texto completo del sistema de recopilación de datos para los buques no se había elaborado del todo, resultaba prematuro decidir si dicho sistema debería ser voluntario u obligatorio;
- .2 el planteamiento de tres etapas propuesto por los Estados Unidos en el documento MEPC 68/4/4, es decir, la recopilación de los datos, el análisis de los datos y finalmente la adopción de decisiones, es el planteamiento habitual adoptado por los órganos de la Organización cuando se examinan medidas adicionales;
- .3 la inclusión del trabajo de transporte en el sistema de recopilación de datos solamente sería aceptable si no se hacen públicos datos comerciales confidenciales, dado que la utilización de dichos datos podría traducirse en distorsiones del mercado;
- .4 la inclusión de datos sobre el trabajo de transporte era imperativa, y la eficiencia energética de los buques debería ser totalmente transparente y pública a fin de que aquéllos que utilicen buques para transportar mercancías puedan adoptar decisiones fundamentadas y reducir así las distorsiones del mercado;
- .5 la inclusión del trabajo de transporte debe seguir examinándose para garantizar que los datos recopilados reflejen la amplia variedad de los factores que repercuten en la eficiencia energética de un buque, por ejemplo, el tipo de buque, el tipo de carga (peso/volumen, necesidad de calentamiento/enfriamiento, bombeo de la carga, utilización de generadores de gas inerte, limpieza de los tanques), condiciones meteorológicas, viajes en lastre, etc.;
- .6 es necesario examinar más a fondo el trabajo de transporte, por lo que debería fomentarse la cooperación entre el sector y las organizaciones dedicadas a la investigación;
- .7 deben determinarse la finalidad y el alcance del sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible para que la carga administrativa pueda evaluarse de manera adecuada y puedan abordarse las preocupaciones sobre las posibles repercusiones económicas, por ejemplo, en el comercio, en particular, para los países situados a una distancia significativa de los mercados de consumo principales y que, por consiguiente, dependen del transporte marítimo;
- .8 es necesario examinar las disposiciones del acuerdo internacional actual sobre el cambio climático en el marco de la CMNUCC, y el hecho de que se esté negociando un nuevo acuerdo mundial;
- .9 las medidas unilaterales obstaculizarían la adopción en el futuro de un sistema mundial de recopilación de datos para el transporte marítimo internacional, y la delegación de Argentina pidió que en el informe se reflejaran sus opiniones al respecto (véase el párrafo 4.6 *infra*), en particular, su reserva general en cuanto al sistema de la Unión Europea de seguimiento, notificación y verificación que se describe en el documento MEPC 68/4/1;

- .10 el proyecto de texto elaborado por el Grupo de trabajo por correspondencia no es adecuado para ser utilizado en unas directrices/orientaciones, por lo que no puede emplearse para la aplicación voluntaria y por lo tanto es necesario elaborar texto adicional;
- .11 es necesario entender de manera clara los factores que repercuten en la eficiencia energética de los buques existentes para que los datos recopilados y, en consecuencia, cualquier medición de la eficiencia energética, puedan evaluarse de manera adecuada;
- .12 debería examinarse la posibilidad de integrar el SEEMP en el Código IGS; y
- .13 si el trabajo de transporte no se incluye, debería hacerse referencia a la metodología para calcular la eficiencia energética de un buque que figura en el documento MEPC 68/INF.24/Rev.1.

4.6 El texto íntegro de las declaraciones pertinentes presentadas por las delegaciones de Argentina y China y el observador de la IPTA, respaldadas por otras delegaciones, figura en el anexo 25.

4.7 El Comité recordó que, en periodos de sesiones anteriores, había acordado elaborar un sistema de recopilación de datos a fin de que la Organización lo adoptara para aplicarlo a escala mundial, y que esta labor había contado con apoyo general.

4.8 El Comité acordó que la elaboración de un sistema de recopilación de datos para los buques debería avanzar y ajustarse a un planteamiento de tres etapas: la recopilación de los datos, el análisis de los datos y finalmente la adopción de decisiones sobre otras posibles medidas necesarias.

4.9 A este respecto, el Comité tomó nota de que una finalidad del sistema de recopilación de datos era analizar la eficiencia energética y de que, si bien para que dicho análisis sea eficaz deben incluirse algunos datos sobre el trabajo de transporte, en la presente etapa no se habían determinado los parámetros adecuados. Por consiguiente, la labor en el presente periodo de sesiones debería centrarse fundamentalmente en la elaboración del texto completo para el sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible, y deberían tenerse en cuenta el trabajo de transporte y/o equivalentes para su inclusión en el sistema de recopilación de datos.

4.10 El Comité, tras tomar nota de que el texto completo aún debía elaborarse, no adoptó ninguna decisión en la etapa actual sobre la conveniencia de que el sistema de recopilación de datos fuera voluntario u obligatorio.

4.11 El Comité tomó nota de que en este momento el texto completo del sistema de recopilación de datos debería contemplar tanto la opción de la aplicación voluntaria como de la aplicación obligatoria, y acordó que una vez que se tome una decisión sobre la aplicación voluntaria u obligatoria del sistema de recopilación de datos se utilizarán la estructura y el lenguaje adecuados.

4.12 El Comité acordó que los datos recopilados por la Organización, en particular los relativos al trabajo de transporte, han de ser confidenciales y no públicos, y que es necesario abordar las cargas administrativas resultantes, las repercusiones en el sector y las variables que afectan a la eficiencia energética.

4.13 El Comité tomó nota de que en el anexo del documento MEPC 67/WP.13 se había facilitado solamente la descripción general del sistema de recopilación de datos, mientras que el Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 68/4, anexo) había elaborado una propuesta para el texto completo del sistema de recopilación de datos.

4.14 Por consiguiente, el Comité acordó remitir al Grupo de trabajo todos los documentos presentados a este periodo de sesiones en relación con el punto 4 del orden del día, junto con el anexo del documento MEPC 67/WP.13, para que los examinase y a efectos de referencia, según procediera.

Constitución del Grupo de trabajo sobre las medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética

4.15 El Comité constituyó el Grupo de trabajo sobre las medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética, al que encargó que, utilizando el anexo del documento MEPC 68/4 y teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, llevara cabo lo siguiente:

- .1 seguir elaborando el texto completo para el sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible, tomando en consideración las cuestiones adicionales determinadas por el Grupo de trabajo por correspondencia (MEPC 68/4, párrafos 2 y 3), por ejemplo:
 - .1 el cambio de pabellón o propietario;
 - .2 los datos que se han de presentar al Estado de abanderamiento y a quién corresponde presentarlos;
 - .3 la conveniencia de que cuestiones como los reconocimientos y la supervisión por el Estado rector del puerto se incluyan o no en el propio texto o formen parte de las directrices; y
 - .4 la necesidad de trasladar a las "compañías" la obligación de notificar, en lugar de que ésta corresponda al propio buque;
- .2 examinar el trabajo de transporte y/o equivalentes para su inclusión en el sistema de recopilación de datos, e informar al Comité en consecuencia; y
- .3 examinar la necesidad de cualquier otra labor interperiodos.

Informe del Grupo de trabajo

4.16 Tras examinar el informe del Grupo de trabajo (MEPC 68/WP.10), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

4.17 En relación con el informe, el Comité tomó nota de la siguiente información proporcionada por el presidente del Grupo de trabajo:

- .1 contrariamente a lo indicado en el párrafo 2 del informe, la delegación de Nueva Zelandia no había participado en la labor del Grupo de trabajo;
- .2 la primera frase del párrafo 4 del informe debería decir lo siguiente:

"El Grupo acordó que el sistema de recopilación de datos debería aplicarse a los buques de arqueo bruto igual o superior a 5 000."

.3 el párrafo B.1 del anexo del informe debería decir lo siguiente:

"B. Recopilación y notificación de los datos sobre el consumo de combustible del buque

1 A partir de [fecha], todo buque de arqueo bruto igual o superior a 5 000 [debería/habrá de] recopilar los datos siguientes, con arreglo a la metodología incluida en el SEEMP:

.1 consumo de combustible, para cada tipo de combustible utilizado a bordo del buque; y

.2 datos adicionales especificados en el apéndice."

Pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y países menos adelantados (PMA)

4.18 El Comité tomó nota de que, de conformidad con el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2014-2015 (resolución A.1061(28)), se le exige lo siguiente:

.1 intentar garantizar que las medidas destinadas a promover un transporte marítimo seguro, protegido y ecológicamente racional no afecten indebidamente a la eficacia de dicho transporte;

.2 identificar las necesidades que surjan en los Estados en desarrollo en general y las necesidades en materia de desarrollo de los PEID y los PMA en particular; y

.3 prestar especial atención a las necesidades de transporte marítimo de los PEID y los PMA.

4.19 A este respecto, el Comité tomó nota de que es necesario prever viajes regulares y puntuales, en particular a destino de los PEID que dependen del transporte marítimo, y que esta necesidad especial debería tenerse debidamente en cuenta para garantizar que los PEID no se vean penalizados por cualquiera de las medidas elaboradas y adoptadas en relación con la eficiencia energética operacional.

Sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques

4.20 El Comité se mostró de acuerdo con el texto que figura en el anexo del documento MEPC 68/WP.10, incluidas las modificaciones indicadas en el párrafo 4.17 anterior, a fin de que se siga elaborando el texto completo del sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques que pueda utilizarse fácilmente para aplicar el sistema de manera voluntaria u obligatoria.

Reunión interperiodos

4.21 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra estimó que, dada la importancia de la cuestión y el interés manifestado por las partes interesadas en este asunto, es necesario que para mantener deliberaciones adecuadas se convoque una reunión cara a

cara, lo que permitiría también mostrar las actividades de la Organización sobre este tema así como el grado de urgencia de la labor, a fin de poder progresar al respecto.

4.22 Varias delegaciones manifestaron su preocupación de que, en relación con la celebración de una reunión interperiodos, las repercusiones adicionales en los recursos hagan que ciertos Estados Miembros, en particular los Estados en desarrollo, no puedan participar en la reunión.

4.23 El Comité recordó que cuando había examinado el tema de la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques, casi todos los Estados Miembros que habían tomado la palabra habían hecho hincapié en su compromiso por elaborar el sistema de recopilación de datos como cuestión de prioridad, a fin de informar mejor al Comité sobre las emisiones de GEI y la eficiencia energética del sector con miras a que éste pueda tomar una decisión informada sobre las próximas medidas que deben adoptarse.

4.24 El Comité también tomó nota de que para poder lograr importantes progresos en el lapso interperiodos son necesarias deliberaciones técnicas detalladas, que no podrían mantenerse en un Grupo de trabajo por correspondencia, y que para limitar las repercusiones en los recursos de los Estados Miembros esto podría realizarse convocando una reunión interperiodos justo antes o justo después (y no al mismo tiempo) que una reunión ya prevista.

4.25 Tras un extenso debate, el Comité acordó, a reserva de que el C 114 refrende esta medida, la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional, durante la semana anterior al CCC 2, presidida por el Vicepresidente del Comité, el Sr. H. Saito (Japón), y encargó al Grupo de trabajo que, basándose en los resultados del MEPC 68, el informe del Grupo de trabajo (MEPC 68/WP.10) y el texto completo para el sistema de recopilación de datos (voluntario/obligatorio) que figura en el anexo del informe, lleve a cabo las siguientes tareas:

- .1 examinar más a fondo el trabajo de transporte y/o equivalentes para su inclusión en el sistema de recopilación de datos;
- .2 examinar más a fondo la cuestión de la confidencialidad;
- .3 considerar la posibilidad de elaborar las directrices mencionadas en el texto; y
- .4 presentar un informe por escrito al MEPC 69.

4.26 El Comité tomó nota de que algunas delegaciones reiteraron la preocupación que habían manifestado anteriormente con respecto a la celebración de una reunión interperiodos, en particular, las repercusiones adicionales para los recursos de ciertos Estados Miembros, especialmente la mayoría de los Estados en desarrollo que quizá no puedan participar, y que era prematuro seguir examinando la cuestión antes de que se tome una decisión de política en la COP 21 de la CMNUCC, que se celebrará en París (Francia) en diciembre de 2015. A este respecto, la delegación de Argentina se reservó su postura con respecto a la celebración de una reunión interperiodos. El texto completo de la declaración realizada por esta delegación figura en el anexo 25.

5 REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES

Cuestiones relativas a la CMNUCC

5.1 El Comité examinó el documento MEPC 68/5 (Secretaría), en el que se facilita información sobre los resultados de las Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático celebradas en Lima (Perú), en diciembre de 2014, y en Ginebra (Suiza), en febrero de 2015.

5.2 A este respecto, el Comité tomó nota de la declaración de un representante de la Secretaría de la CMNUCC, que figura en el anexo 25, acerca de la situación de las negociaciones mundiales sobre el cambio climático previas a la Conferencia sobre el Cambio Climático (COP 21) que se celebrará en París (Francia) en diciembre de 2015.

5.3 En las deliberaciones posteriores relativas a las negociaciones mundiales sobre el cambio climático, se formularon, entre otras, las siguientes observaciones generales:

- .1 es muy importante que la Secretaría informe de la labor de la Organización a la CMNUCC, y debería seguir haciéndolo;
- .2 la elaboración de medidas adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional es el modo de proceder más adecuado, y el establecimiento de un objetivo específico de reducción de las emisiones en el sector puede representar un obstáculo para las actividades del transporte marítimo internacional que apoyan a la comunidad internacional;
- .3 no conviene que un sector específico asuma la carga financiera, y en la decisión 10/CP.7 de la CMNUCC se indica claramente que el Fondo de adaptación se financiará con los recursos devengados por las actividades de proyectos del mecanismo para un desarrollo limpio, y no hay ningún acuerdo para que ámbitos específicos del sector sean fuentes de financiación;
- .4 en el próximo acuerdo nuevo sobre el cambio climático de la CMNUCC debería alentarse a la Organización y a la OACI a que examinen y tengan en cuenta las necesidades de los países en desarrollo, en particular, los PEID y los PMA; y
- .5 la propuesta de que se indique una tasa en el "texto de negociación" preparado por la CMNUCC, que elaborarán la Organización y la OACI, puede requerir que se constituya un grupo mixto de trabajo de las dos organizaciones.

5.4 El Comité tomó nota de las observaciones formuladas y pidió a la Secretaría que continuara colaborando con la Secretaría de la CMNUCC, asistiera a las reuniones pertinentes de la CMNUCC, e informara de los resultados de la labor de la OMI a los órganos y reuniones pertinentes de la CMNUCC, según fuera necesario.

Objetivo de reducción para el transporte marítimo internacional

5.5 El Comité examinó el documento MEPC 68/5/1 (Islas Marshall), en el que se pide al Comité, presentando la justificación al respecto, que lleve a cabo la labor necesaria a fin de establecer un objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para el

transporte marítimo internacional que sea coherente con mantener el calentamiento atmosférico por debajo de 1,5 °C, y que acuerde las medidas necesarias para alcanzar ese objetivo. Varias delegaciones, incluidas las de Tuvalu y Vanuatu, respaldaron el documento. Las declaraciones presentadas por las delegaciones de las Islas Marshall, Tuvalu y Vanuatu a este respecto figuran en el anexo 25.

5.6 El Comité tomó nota del documento MEPC 68/INF.40 (República de Corea), en el que se facilita una introducción al programa de gestión del objetivo implantado en la República de Corea para reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero y el consumo de energía.

5.7 El Secretario General, al responder a la declaración de las Islas Marshall y señalar la solidaridad y el compromiso de la Organización, y los suyos propios, con respecto a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo, formuló, entre otras, las observaciones generales siguientes:

- .1 la Organización reconoce que las consecuencias del cambio climático para algunos PEID afectan a la supervivencia de estos países, por lo que la importancia de la cuestión ha de comprenderse plenamente;
- .2 se agradece que en la declaración de las Islas Marshall se reconozcan las medidas adoptadas hasta la fecha por la Organización, por ejemplo, el hecho de que el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) se traduzca en una reducción sustancial de las emisiones de los buques, y la Organización seguirá garantizando las mejoras en la eficiencia energética de los buques que tengan como consecuencia una reducción significativa de las emisiones;
- .3 el transporte marítimo está al servicio de la comunidad mundial y del comercio entre los países, por lo que si la economía mundial y el comercio marítimo crecen en el futuro, el transporte marítimo también tendrá que crecer para apoyar a la economía mundial; y
- .4 es importante que se tenga en cuenta lo que ya se ha alcanzado en la OMI, lo que puede seguir haciéndose y el mensaje que puede transmitirse en la reunión de París a finales de este año.

5.8 En las deliberaciones posteriores, se formularon, entre otras, las siguientes observaciones generales:

- .1 el cambio climático es el desafío decisivo para el mundo; todos los sectores deben contribuir a la reducción mundial de las emisiones de gases de efecto invernadero, y es necesario contar en el futuro con un objetivo de reducción cuantificable y ambicioso para el transporte marítimo internacional;
- .2 el establecimiento de un sistema de notificación de las emisiones para el transporte marítimo internacional es una cuestión prioritaria;
- .3 en el Tercer Estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (2014) se indica que está previsto que las emisiones del transporte marítimo internacional aumenten para 2050 si no se adoptan medidas adicionales;

-
- .4 es necesario tomar una decisión sobre medidas adicionales de eficiencia energética que contribuyan de manera adecuada a los esfuerzos mundiales por reducir las emisiones de gases de efecto invernadero;
 - .5 si bien el transporte marítimo es la modalidad de transporte de mayor eficiencia energética y la Organización ya ha implantado medidas obligatorias para aumentar la eficiencia energética de los buques, podría hacerse más al respecto;
 - .6 el establecimiento de medidas prácticas y la concepción consensuada de un sistema de recopilación de datos sólido constituyen el primer paso y deberían ser una prioridad para la Organización;
 - .7 un objetivo de reducción de las emisiones cuantificable y ambicioso requiere los esfuerzos conjuntos de todas las partes para colaborar y encontrar una solución equilibrada y eficaz; sin embargo, la propuesta de las Islas Marshall no está en sintonía con las deliberaciones actuales de la OMI y puede incluso obstaculizar la labor futura;
 - .8 resulta prematuro acordar un objetivo de reducción para el transporte marítimo internacional antes de que concluyan las negociaciones internacionales en el seno de la CMNUCC y mientras siga llevándose a cabo el examen de las medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional;
 - .9 es necesario respetar los principios fundamentales de la CMNUCC y, dado que el transporte marítimo internacional forma parte de los esfuerzos mundiales por reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, debería aguardarse a los resultados de la COP 21, que se celebrará en París (Francia) en diciembre de 2015;
 - .10 dado el deseo de la Organización de abordar el cambio climático, es necesario contar con decisiones eficaces tanto en el ámbito económico como en el ecológico para garantizar que los controles en el futuro también sean eficaces;
 - .11 el cambio climático afecta a los distintos países de manera diferente, y la comunidad internacional reconoce y tiene en cuenta las distintas capacidades de los países para responder a las repercusiones;
 - .12 si bien deberían reconocerse los avances considerables de la Organización en cuestiones conexas, incluida la cooperación técnica, es necesario adoptar un planteamiento cauto, y la labor en curso debería avanzar de manera equilibrada;
 - .13 parte de la labor positiva desempeñada por el sector del transporte marítimo no recibe suficiente reconocimiento, por ejemplo, no siempre se valoran los méritos del sector marítimo para abordar la reducción de las emisiones;
 - .14 los efectos del cambio climático repercuten en particular en los PEID del Pacífico, y es necesario que los Estados Miembros asuman un papel constructivo y resuelto en las negociaciones que se mantengan en la CMNUCC;

- .15 la Organización ha sido un interlocutor dispuesto y responsable en los esfuerzos mundiales por reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, se encuentra en la senda adecuada y, en su calidad de órgano técnico, habrá de desempeñar una función fundamental en la elaboración de medidas adicionales basadas en un análisis ponderado de los datos; y
- .16 sigue debatiéndose si la Organización está comprometida a reducir las emisiones del transporte marítimo internacional junto con otros sectores y países en París a finales de año, y dado que la respuesta no es claramente afirmativa, no dice mucho a favor de la Organización ni del transporte marítimo.

5.9 Tras resumir las opiniones manifestadas y las conclusiones extraídas, el Comité:

- .1 dio las gracias a las Islas Marshall por haber presentado el documento MEPC 68/5/1 y por la información contenida en él, reconociendo la importancia del problema planteado;
- .2 reconoció las medidas ya adoptadas por la Organización en cuanto a la reducción de las emisiones de los buques y también que podía hacerse más al respecto;
- .3 opinó que la labor actual debería seguir centrándose en la reducción de las emisiones de los buques, en particular, mediante la ultimación de un sistema de recopilación de datos;
- .4 consideró que las cuestiones planteadas por las Islas Marshall podrían abordarse en un periodo de sesiones futuro del Comité tras reconocer la necesidad de avanzar con cautela; y
- .5 manifestó su deseo de que la reunión de la COP 21 de la CMNUCC en París, a finales de este año, fuera un éxito.

6 EXAMEN Y ADOPCIÓN DE ENMIENDAS A LOS INSTRUMENTOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

Enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y nuevo instrumento de obligado cumplimiento

6.1 Se invitó al Comité a que examinara y adoptara las disposiciones relativas al medio ambiente del Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar) y a que aprobase el proyecto de circular MEPC: "Orientaciones para la publicación de certificados, manuales y libros registro revisados del Convenio MARPOL a fin de cumplir las prescripciones relativas al medio ambiente del Código polar".

6.2 Se invitó también al Comité a que examinara y adoptara las propuestas de enmienda a:

- .1 los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio a la utilización de las disposiciones relativas al medio ambiente del Código polar; y
- .2 la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL relativa a los tanques para residuos de hidrocarburos (fangos).

6.3 El Comité tomó nota de que el texto de las enmiendas mencionadas se había distribuido, de conformidad con el artículo 16 2) a) del Convenio MARPOL, a todos los Miembros de la OMI y Partes en el Convenio MARPOL mediante la circular nº 3495 de 30 de octubre de 2014.

Proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares (código polar)

6.4 El Comité recordó que el MEPC 67 había examinado y aprobado el preámbulo, la introducción y la parte II del proyecto de Código polar, con miras a su adopción en el MEPC 68.

6.5 A este respecto, el Comité tomó nota de que el MSC 94 había adoptado la introducción y las partes I-A y I-B del Código polar mediante la resolución MSC.385(94) (MSC 94/21, anexo 6).

6.6 El Comité examinó el proyecto de código polar que figura en el anexo del documento MEPC 68/6/2, junto con el documento MEPC 68/6/4 (China y República de Corea), en el que se proponen modificaciones de la regla 1.2.2 del capítulo 1 de la parte II-A del proyecto de código polar para corregir una laguna involuntaria del texto actual.

6.7 Tras examinar la propuesta y la aclaración presentadas por los coautores del documento, el Comité se mostró de acuerdo en principio con las propuestas de modificación de la regla 1.2.2 y encargó al Grupo de redacción que modificara el texto como correspondiese teniendo en cuenta las observaciones adicionales formuladas en el Pleno. En consecuencia, el Comité confirmó el texto del proyecto de código polar modificado, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

6.8 El Comité tomó nota de la información que figura en el documento MEPC 68/INF.37 (FOEI, WWF y CSC) relativa al Código polar, en la que se determinan cuestiones relacionadas con el transporte marítimo polar que, en opinión de los coautores, deben seguir examinándose.

6.9 El Comité acordó que el Código polar entraría en vigor el 1 de enero de 2017, tras la entrada en vigor de las enmiendas conexas a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL (véase el párrafo 6.15).

Orientaciones para la publicación de certificados, manuales y libros registro revisados del Convenio MARPOL a fin de cumplir las prescripciones relativas al medio ambiente del Código polar

6.10 El Comité recordó que el MEPC 67 había aprobado, con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones, las enmiendas pertinentes a los certificados, manuales y libros registro del Convenio MARPOL, en lugar de exigir la publicación por separado de otros certificados relacionados con las prescripciones del Código polar.

6.11 El Comité recordó también que, a este respecto, el MEPC 67 había pedido a la Secretaría que refundiera las recomendaciones pertinentes elaboradas por el Grupo de trabajo sobre el Código polar acerca de la nueva publicación de certificados y revisiones de manuales y libros registro en un documento orientativo, para su presentación al MEPC 68.

6.12 El Comité, tras examinar el documento MEPC 68/6/3 (Secretaría), en el que figura el proyecto de orientaciones para la publicación de certificados revisados del Convenio MARPOL, acordó remitir dicho proyecto de orientaciones al Grupo de redacción, al que encargó que elaborase el texto definitivo para distribuirlo como circular MEPC, teniendo en

cuenta los resultados del punto 7 del orden del día relacionados con el modelo de Libro registro de basuras (véase el párrafo 6.27).

Proyecto de enmiendas a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL

6.13 El Comité recordó que el MEPC 67 había examinado y aprobado el proyecto de enmiendas a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio a la utilización de las disposiciones relativas al medio ambiente del Código polar, que figuran en el anexo del documento MEPC 68/6 (Secretaría), con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones.

6.14 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas y confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

6.15 El Comité acordó que la fecha de entrada en vigor del citado proyecto de enmiendas fuera el 1 de enero de 2017.

Proyecto de enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL

6.16 El Comité recordó que el MEPC 67 había examinado y aprobado el proyecto de enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL, que figura en el anexo del documento MEPC 68/6/1 (Secretaría), con miras a su adopción en el presente periodo de sesiones.

6.17 El Comité tomó nota de que no se habían presentado observaciones sobre el proyecto de enmiendas y confirmó su contenido, a reserva de las posibles mejoras de redacción.

6.18 El Comité acordó que la fecha de entrada en vigor del citado proyecto de enmiendas fuera el 1 de enero de 2017.

Constitución del Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento

6.19 El Comité constituyó el Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento, al que encargó que, teniendo en cuenta las observaciones, propuestas y decisiones formuladas en el Pleno, elaborase lo siguiente:

- .1 el texto definitivo del proyecto de código internacional para los buques que operen en aguas polares (código polar), junto con la resolución MEPC conexas;
- .2 el texto definitivo de las Orientaciones para la publicación de certificados, manuales y libros registro revisados del Convenio MARPOL a fin de cumplir las prescripciones relativas al medio ambiente del Código polar, junto con la circular MEPC conexas;
- .3 el texto definitivo del proyecto de enmiendas a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio a la utilización de las disposiciones relativas al medio ambiente del Código polar, junto con la resolución MEPC conexas; y

- .4 el texto definitivo del proyecto de enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL, junto con la resolución MEPC conexas.

Informe del Grupo de redacción

6.20 Tras examinar el informe del Grupo de redacción (MEPC 68/WP.7), el Comité lo aprobó en general y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Adopción del Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar)

6.21 El Comité examinó el texto definitivo que el Grupo de redacción había elaborado (MEPC 68/WP.7, anexo 1), y adoptó la introducción y las partes II-A y II-B del Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar) mediante la resolución MEPC.264(68), que figura en el anexo 10.

Adopción de enmiendas a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL

6.22 El Comité examinó el texto definitivo de los proyectos de enmienda a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL para conferir carácter obligatorio a la utilización de las disposiciones relativas al medio ambiente del Código polar, que el Grupo de redacción había elaborado (MEPC 68/WP.7, anexo 2), y adoptó las enmiendas mediante la resolución MEPC.265(68), que figura en el anexo 11.

6.23 Tras adoptar la resolución MEPC.265(68), el Comité determinó, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio MARPOL, que las enmiendas adoptadas a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2016 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General de la Organización que se recusan las enmiendas, tal como se dispone en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio) y entrarán en vigor el 1 de enero de 2017, de conformidad con el artículo 16) 2) g) ii) del Convenio.

Adopción de las enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL

6.24 El Comité examinó el texto definitivo del proyecto de enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL, que el Grupo de redacción había elaborado (MEPC 68/WP.7, anexo 3), y adoptó las enmiendas mediante la resolución MEPC.266(68), que figura en el anexo 12.

6.25 Tras adoptar la resolución MEPC.266(68), el Comité determinó, de conformidad con el artículo 16 2) f) iii) del Convenio MARPOL, que las enmiendas adoptadas al Anexo I del Convenio MARPOL se considerarán aceptadas el 1 de julio de 2016 (a menos que, antes de esa fecha, se notifique al Secretario General de la Organización que se recusan las enmiendas, tal como se dispone en el artículo 16 2) f) iii) del Convenio) y entrarán en vigor el 1 de enero de 2017, de conformidad con el artículo 16) 2) g) ii) del Convenio.

6.26 A este respecto, el observador de la IACS recordó al Comité que el MEPC 67, tras tomar nota de que el SSE 1 había elaborado un proyecto de interpretación unificada revisada de la regla 12.3.3 del Anexo I del Convenio MARPOL (SSE 1/21, anexo 12), que en principio debía sustituir a la interpretación unificada distribuida mediante la circular MEPC.1/Circ.753 cuando las enmiendas mencionadas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL entrasen en vigor, había acordado dejar el proyecto de interpretación unificada revisada en suspenso para que se aprobase en el MEPC 70, una vez que hubiera pasado la fecha en que las enmiendas se considerasen aceptadas.

Orientaciones para la publicación de certificados, manuales y libros registro revisados del Convenio MARPOL a fin de cumplir las prescripciones relativas al medio ambiente del Código polar

6.27 El Comité aprobó la circular MEPC.1/Circ.856: "Orientaciones para la publicación de certificados, manuales y libros registro revisados del Convenio MARPOL a fin de cumplir las prescripciones relativas al medio ambiente del Código polar", que el Grupo de redacción había elaborado, tras suprimir los corchetes y la última frase del párrafo 15 de las Orientaciones y señalar que la frase corresponde al modelo de Libro registro de basuras que debía tratarse en relación con el punto 7 del orden del día y cuyo examen se había aplazado hasta el MEPC 69 (véase el párrafo 7.1).

Instrucciones para la Secretaría

6.28 Tras adoptar las enmiendas arriba mencionadas y las partes pertinentes del Código polar, el Comité autorizó a la Secretaría a que, cuando preparase los textos auténticos de las enmiendas y el Código, introdujera cualquier corrección de redacción que pudiera determinarse como adecuada, incluida la actualización de referencias a los párrafos que han cambiado de numeración, y a que pusiera en conocimiento del Comité todo error u omisión que requiriese medidas de las Partes en el Convenio MARPOL.

7 ENMIENDAS AL ANEXO V DEL CONVENIO MARPOL – MODELO DE LIBRO REGISTRO DE BASURAS

7.1 Por falta de tiempo, el Comité acordó aplazar hasta el MEPC 69 el examen de este punto del orden del día.

8 EXAMEN DE LAS NORMAS RELATIVAS A LA REMOCIÓN DE NITRÓGENO Y FÓSFORO QUE FIGURAN EN LAS DIRECTRICES DE 2012 SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LAS NORMAS RELATIVAS A EFLUENTES Y PRUEBAS DE RENDIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE TRATAMIENTO DE AGUAS SUCIAS

8.1 El Comité recordó que el MEPC 67 había concluido su examen de las normas relativas a la remoción de nitrógeno y fósforo que figuran en las Directrices de 2012 sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (resolución MEPC.227(64)) (Directrices de 2012) y había acordado que éstas no se enmendaran. El Comité también recordó que al no disponer de información sobre las instalaciones de recepción en el MEPC 67, había acordado examinar la cuestión de las fechas de entrada en vigor de la zona especial del mar Báltico en el presente periodo de sesiones en espera de recibir notificaciones de las Partes que bordean la zona especial (véanse los párrafos 10.14 a 10.23).

8.2 El Comité, tras observar que no se había presentado ningún documento sobre este punto del orden del día y tras recordar que la labor se había ultimado en el MEPC 67 (véase el párrafo 8.1) acordó suprimir este punto de su orden del día.

Aplicación de las disposiciones de las Directrices de 2012

8.3 El observador de la IACS pidió al Comité que aclarara las fechas de implantación de las disposiciones de las Directrices de 2012 (resolución MEPC.227(64)) y, en particular, las referencias al 1 de enero de 2016 que en ellas figuran, dado que se ha aplazado hasta el MEPC 69 el examen de la entrada en vigor de las disposiciones de la zona especial del mar Báltico (véase el párrafo 10.22). El Comité acordó que las disposiciones pertinentes de las

Directrices de 2012 se aplicarán, en general, a partir del 1 de enero de 2016, pero esto excluye las disposiciones relacionadas con las zonas especiales, que se aplicarán únicamente a partir de la fecha en que la zona especial entre en vigor. El observador de la IACS sugirió además que los principios de la interpretación unificada de las Directrices revisadas sobre la implantación de las normas relativas a efluentes y pruebas de rendimiento de las instalaciones de tratamiento de aguas sucias (resolución MEPC.159(55)) por lo que respecta a la expresión "fecha de instalación" (MEPC 56/23, anexo 17) se apliquen también a la implantación de la resolución MEPC.227(64), e informó al Comité de que la IACS tiene la intención de presentar un documento al respecto en el MEPC 69.

9 UTILIZACIÓN DE LIBROS REGISTRO ELECTRÓNICOS

9.1 Por falta de tiempo, el Comité acordó aplazar hasta el MEPC 69 el examen de este punto del orden del día.

10 DETERMINACIÓN Y PROTECCIÓN DE ZONAS ESPECIALES Y DE ZONAS MARINAS ESPECIALMENTE SENSIBLES

Enmiendas que procede introducir en las Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles

10.1 El Comité examinó los documentos MEPC 68/10 y MEPC 67/10 presentados por la Secretaría y observó que en el documento MEPC 68/10 figura información y se indican las medidas que han de adoptarse en relación con cuestiones relativas a la determinación y protección de zonas especiales y zonas marinas especialmente sensibles (ZMES), basándose en los documentos presentados en el MEPC 67 en relación con este punto del orden del día, cuyo examen se aplazó hasta el presente periodo de sesiones por falta de tiempo.

10.2 El Comité tomó nota de que tras la adopción de las Directrices de 2013 para la designación de zonas especiales en virtud del Convenio MARPOL (resolución A.1087(28)), que revocaron las directrices anteriores recogidas en el anexo 1 de la resolución A.927(22), fue necesario adoptar enmiendas a las Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles (resolución A.982(24)) (Directrices revisadas sobre las ZMES), que se adoptaron el 1 de diciembre de 2005, como figura en el anexo del documento MEPC 67/10.

10.3 Por consiguiente, el Comité adoptó la resolución MEPC.267(68): "Enmiendas a las Directrices revisadas para la determinación y designación de zonas marinas especialmente sensibles (resolución A.982(24))", que figura en el anexo 13.

10.4 El observador del WWF, al recordar las deliberaciones mantenidas en el MEPC 65 sobre la necesidad de evaluar la eficacia de las ZMES, instó a los Gobiernos Miembros con ZMES en sus aguas a que examinen su eficacia, así como la de las medidas de protección correspondientes, según se prevé en el párrafo 8.4 de las Directrices revisadas sobre las ZMES.

Ampliación de la ZMES de la Gran Barrera de Coral y del estrecho de Torres, para que incluya la parte sudoeste del mar de Coral

10.5 El Comité examinó el documento MEPC 68/10/1 (Australia), en el que se propone ampliar el límite oriental de la actual ZMES de la Gran Barrera de Coral y del estrecho de Torres, para que incluya una zona del sudoeste del mar de Coral que es vulnerable a los daños que pueden causar las actividades del transporte marítimo internacional. El Comité tomó nota de que la ampliación propuesta incluiría aproximadamente el 12 % de todo el mar

de Coral y se encuentra dentro de la zona económica exclusiva de Australia y de la Reserva marina de la Commonwealth del mar de Coral, que esta reserva marina es una zona protegida en virtud de la legislación ambiental nacional y que la zona propuesta se considera particularmente vulnerable a los daños ocasionados por el transporte marítimo debido a la combinación del aumento de estas actividades, la lejanía de la zona, su sensibilidad ecológica y las características naturales y de patrimonio reconocidas que se dan en toda la zona. La propuesta incluye la implantación de tres nuevos sistemas de organización del tráfico marítimo como medidas de protección correspondientes en la zona ampliada propuesta, con el propósito de reducir lo más posible el peligro de que se dañe el frágil ecosistema de los arrecifes de coral como consecuencia del transporte marítimo, teniendo en cuenta el aumento previsto de esta actividad en toda la zona. Las siguientes medidas fueron acordadas por el NCSR 2 (NCSR 2/23, párrafo 3.13), en espera de su aprobación definitiva por el MSC 95 en junio de 2015:

- .1 dos derrotas de dos direcciones de cinco millas de anchura en la parte sudoeste del mar de Coral; y
- .2 una zona a evitar en la parte sudoeste del mar de Coral.

10.6 En las deliberaciones posteriores, varias delegaciones manifestaron su apoyo a la propuesta. Tras recordar al Comité la tendencia al aumento del número de ZMES, una delegación indicó que se debía proceder con cautela ya que las ZMES podían tener efectos negativos en las operaciones normales de los buques, y opinó que es necesario mantener un equilibrio entre el desarrollo del transporte marítimo y la protección ambiental, ya que el establecimiento de demasiadas ZMES podría tener un efecto negativo en el desarrollo del transporte marítimo.

10.7 Posteriormente, el Comité remitió la propuesta de ampliación de la ZMES de la Gran Barrera de Coral y del estrecho de Torres para que incluya la parte sudoeste del mar de Coral (MEPC 68/10/1) al Grupo técnico sobre las ZMES para que la examine con miras a determinar si cumple las disposiciones de las Directrices revisadas sobre los ZMES.

Documentos informativos sobre las ZMES

10.8 El Comité tomó nota de los documentos:

- .1 MEPC 67/INF.25 (Filipinas y UNESCO), sobre la protección del Parque natural y Sitio del Patrimonio Mundial de los arrecifes de Tubbataha; y
- .2 MEPC 68/INF.22 (Malasia), sobre la protección de Pulau Kukup (isla de Kukup) y Tanjung Piai (cabo Piai).

Posible ZMES en Mauritania

10.9 La delegación de Mauritania informó al Comité de que tenía la intención de proponer una ZMES en su zona económica exclusiva, en aguas adyacentes al parque nacional de Banc d'Arguin, que tiene un "valor universal excepcional" al ser el hábitat más importante en el Atlántico occidental para los pájaros anidadores y las aves zancudas migratorias, y se inscribió en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO en 1989; que Mauritania ha llevado a cabo un estudio de viabilidad en los últimos dos años que concluyó que la zona propuesta cumple los criterios relativos a las ZMES y es intrínsecamente vulnerable a las repercusiones ambientales del transporte marítimo internacional; y que el Comité del Patrimonio Mundial de la UNESCO, en su reciente decisión 38 COM 7B.62 (2014), también pedía que se adoptaran medidas para mantener el valor universal excepcional del parque nacional de Banc d'Arguin.

El Comité observó además que con la intención de Mauritania de presentar una propuesta pertinente en el MEPC 69 para que éste la examine, será la primera vez que se presenta una propuesta de este tipo para la designación de una ZMES en el continente africano.

Constitución del Grupo técnico sobre las ZMES

10.10 El Comité constituyó el Grupo técnico sobre las ZMES y le encargó que examinara la propuesta de Australia de ampliar la ZMES de la Gran Barrera de Coral y el estrecho de Torres para incluir la parte sudoeste del mar de Coral (MEPC 68/10/1) con miras a evaluar si cumple las disposiciones de las Directrices revisadas sobre las ZMES y si se ha proporcionado toda la información exigida en el Documento de orientación para la presentación de propuestas sobre las ZMES a la OMI (MEPC.1/Circ.510), y asesorara al Comité sobre las medidas que procede adoptar.

Informe del Grupo técnico sobre las ZMES

10.11 Tras examinar el informe del Grupo técnico (MEPC 68/WP.11), el Comité lo aprobó en general y, en particular:

- .1 tomó nota de que la propuesta de Australia (MEPC 68/10/1) cumple las prescripciones de las Directrices revisadas sobre las ZMES (resolución A.982(24)), como se indica en detalle en el anexo 1 del documento MEPC 68/WP.11; y
- .2 adoptó la resolución MEPC.268(68): "Designación de la parte sudoeste del mar de Coral como ampliación de la ZMES de la Gran Barrera de Coral y del estrecho de Torres", que figura en el anexo 14.

10.12 La delegación de Singapur respaldó los resultados de la labor del Grupo técnico y agradeció los documentos sólidos y detallados presentados por Australia sobre la ampliación de la ZMES de la Gran Barrera de Coral y del estrecho de Torres para que incluya la parte sudoeste del mar de Coral, así como sobre las medidas de protección correspondientes acordadas en el NCSR 2. Aunque hizo hincapié en la necesidad de proteger el medio marino, la delegación, al referirse al documento MEPC 68/INF.22, reiteró la importancia de que las medidas que se propongan para proteger el medio marino sean conformes a las reglas y directrices adoptadas por la OMI y se ajusten al derecho internacional, incluida la CONVEMAR. A este respecto, alentó a los solicitantes a que, cuando otros Estados costeros puedan verse afectados, consulten las propuestas de ZMES con éstos antes de presentar las propuestas a la OMI. La declaración completa de la delegación de Singapur figura en el anexo 25.

10.13 La delegación de los Estados Unidos acogió favorablemente la información facilitada en el documento MEPC 68/INF.22 e indicó que dado que las aguas en cuestión se encuentran en un estrecho utilizado para la navegación internacional sujeto al derecho de paso en tránsito en virtud del derecho internacional, esperaba con gran interés la presentación de información adicional por la delegación de Malasia con respecto a los esfuerzos realizados al respecto. La delegación también observó que en las Directrices revisadas sobre las ZMES se indica que cuando dos o más Gobiernos tienen un común interés por una zona concreta deberían formular una propuesta coordinada.

Establecimiento de las fechas de entrada en vigor de la zona especial del mar Báltico en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL

10.14 El Comité recordó que al no disponer de suficiente información sobre las instalaciones de recepción de aguas sucias, el MEPC 67 había acordado considerar la cuestión de la fecha de entrada en vigor de la zona especial del mar Báltico en virtud del Anexo IV del Convenio MARPOL en el presente periodo de sesiones, y había invitado a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran información y propuestas al respecto, y a los Gobiernos Miembros a que presentaran información sobre las instalaciones de recepción en la zona especial del mar Báltico lo antes posible.

10.15 El Comité recordó que las repercusiones de la implantación de las reglas 1.10, 11.3 y 13.2 del Anexo IV del Convenio MARPOL por lo que respecta a la aplicación de las disposiciones relativas a las zonas especiales a los buques nuevos se habían examinado en el MEPC 67 (MEPC 67/20, párrafos 8.7 y 8.8).

10.16 Se presentaron al Comité para que los examinara los siguientes documentos:

- .1 MEPC 68/10/2 (Alemania y otros), en el que ocho de los nueve Estados bálticos notifican la disponibilidad de instalaciones portuarias de recepción y piden al Comité que fije las fechas en las que entrará en vigor la zona especial del mar Báltico en relación con las zonas marinas bajo su soberanía o sujetas a sus derechos de soberanía y su jurisdicción, para los buques de pasaje nuevos el 1 de junio de 2019 o posteriormente, y para los buques de pasaje existentes el 1 de junio de 2021 o posteriormente;
- .2 MEPC 68/10/3 (Federación de Rusia), en el que figuran observaciones sobre el documento MEPC 68/10/2 y se opina que las fechas propuestas requieren una base más sólida y, por consiguiente, no pueden acordarse en el presente periodo de sesiones; y
- .3 MEPC 68/10/4 (CLIA), en el que también figuran observaciones sobre el documento MEPC 68/10/2 y se argumenta que en dicho documento no se proporciona una base suficiente para que la Organización pueda examinar de manera adecuada la solicitud de establecer una fecha de entrada en vigor de la zona especial.

10.17 El Comité consideró si se había recibido suficiente información sobre la disponibilidad de las instalaciones portuarias de recepción, de conformidad con lo dispuesto en la regla 13 del Anexo IV del Convenio MARPOL, para permitir que entren en vigor las disposiciones relativas a la zona especial del mar Báltico, así como la definición de la zona para la cual podrían entrar en vigor las disposiciones relativas a la zona especial, teniendo presente que sólo ocho de los nueve Estados bálticos habían presentado la notificación.

10.18 Varias delegaciones respaldaron la opinión manifestada en los documentos MEPC 68/10/3 y MEPC 68/10/4 de que la notificación presentada no era suficiente de conformidad con lo prescrito en la regla 13 del Anexo IV del Convenio MARPOL y de que la definición de la zona en la que podrían entrar en vigor las disposiciones de zona especial era problemática. Estas delegaciones concluyeron que, por el momento, resultaba prematuro para el Comité fijar las fechas de entrada en vigor de la zona especial del mar Báltico y sugirieron que esta cuestión se volviera a examinar más adelante, una vez que se haya recibido una notificación más completa de todos los Estados del mar Báltico.

10.19 Sin embargo, otras delegaciones opinaron que se había recibido una notificación suficiente y que se podía acordar la definición de la zona en la que entrarían en vigor las disposiciones de zona especial. Por consiguiente, estas delegaciones sugirieron que el Comité estaba en condiciones de establecer las fechas de entrada en vigor de la zona especial del mar Báltico.

10.20 Tras un intenso debate, el Comité acordó que se había recibido una notificación suficiente y que, por consiguiente, podían establecerse las fechas para la entrada en vigor de la zona definida en el documento MEPC 68/10/2. Sin embargo, una delegación solicitó asesoramiento jurídico sobre la propuesta de definición de la zona en la que podrían entrar en vigor las disposiciones de zona especial ya que la zona propuesta era distinta de la definida en el Anexo IV del Convenio MARPOL.

10.21 El asesoramiento jurídico facilitado por la Secretaría confirmó que la definición de la zona propuesta era distinta de la definida en el Anexo IV del Convenio MARPOL y que sería necesario introducir una enmienda en el Anexo IV del Convenio para que pudiera entrar en vigor la zona definida en el documento MEPC 68/10/2.

10.22 Los autores del documento MEPC 68/10/2 informaron al Comité de que, tras haber examinado la cuestión, habían decidido trabajar en el lapso interperiodos y presentar propuestas de enmienda al Anexo IV del Convenio MARPOL con miras a su adopción en el MEPC 69, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 del Convenio. Posteriormente, el Comité acordó suspender las deliberaciones hasta el MEPC 69. Al tomar esta decisión el Comité confirmó que se había mostrado de acuerdo con la definición de la zona aplicable y con el hecho de que las notificaciones recibidas de la zona eran suficientes, aunque las implicaciones jurídicas se volverían a examinar en el MEPC 69, una vez que se hayan recibido las propuestas de enmienda al Anexo IV del Convenio MARPOL.

10.23 La delegación de las Bahamas manifestó su preocupación e indicó que lamentaba el proceso que se había seguido en relación con la presentación de la propuesta y su posterior refrendo por el Comité, e instó a los autores del documento MEPC 68/10/2 a que se aseguraran de que la información que han incluido en el GISIS sobre sus instalaciones portuarias de recepción está completa y actualizada. El texto completo de su declaración, que fue respaldada por las delegaciones de Dominica, Federación de Rusia, Islas Marshall, Liberia, Panamá y Venezuela, así como por los observadores de la ICS y BIMCO, figura en el anexo 25.

Acuerdo colectivo entre organizaciones internacionales competentes

10.24 El Comité examinó el documento MEPC 67/10/1 (Francia y Noruega) sobre el acuerdo colectivo entre organizaciones internacionales competentes en cooperación y coordinación respecto de zonas situadas fuera de las jurisdicciones nacionales en el Atlántico nordeste, y tomó nota de que en el anexo del documento figura el acuerdo colectivo adoptado por la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (CPANE) y la Comisión para la protección del medio marino en el Atlántico nordeste (Comisión OSPAR), así como la invitación hecha a la Organización de que se una al acuerdo.

10.25 El Comité tomó nota de que el acuerdo colectivo va más allá del actual acuerdo de cooperación que existe entre la OMI y la Comisión COSPAR para la protección del medio marino en el Atlántico nordeste (adoptado por la Asamblea en 1999 (A 21/26, anexo 3)). Los deberes de las partes en el nuevo acuerdo guardan relación principalmente con la cooperación, la notificación y la consulta y son de carácter más bien no obligatorio y se aplicarían a las "zonas más allá de la jurisdicción nacional" en el Atlántico nordeste.

10.26 La mayoría de las delegaciones que tomaron la palabra respaldó la propuesta de que la Organización se una al acuerdo ya que esto reforzaría la cooperación y el diálogo entre las organizaciones competentes interesadas a condición de que se respete la primacía de la Organización por lo que respecta a tratar las cuestiones relativas al transporte marítimo.

10.27 Otras delegaciones opinaron que las actividades de organizaciones regionales en zonas más allá de la jurisdicción nacional era una cuestión delicada ya que estas organizaciones, con una estructura o grupo de miembros restringido, no representan necesariamente los intereses de la comunidad internacional en su conjunto y podrían dar lugar al establecimiento de medidas que se aplicarían a Estados que no son miembros de estas organizaciones regionales. Por consiguiente, estas delegaciones no respaldaron la propuesta que figuraba en el documento.

10.28 Tras examinar la cuestión, el Comité acordó que la conclusión de un acuerdo era una decisión de política de los Estados Miembros y observó que, de conformidad con el artículo 25 a) del Convenio constitutivo de la OMI, la propuesta ha de presentarse primero al Consejo antes de que la pueda aprobar la Asamblea, y que es posible que el Consejo solicite el asesoramiento de otros órganos sobre la cuestión, si lo juzga necesario. Por consiguiente, el Comité invitó a los autores del documento a que presentaran una propuesta pertinente al Consejo.

11 INSUFICIENCIA DE LAS INSTALACIONES DE RECEPCIÓN

Revisión del Manual general de la OMI sobre instalaciones portuarias de recepción

11.1 El Comité recordó que en el MEPC 67 se había aplazado, por falta de tiempo, el examen de los documentos presentados en relación con este punto del orden del día hasta el presente periodo de sesiones. A este respecto, el Comité tomó nota del documento MEPC 68/11 (Secretaría), en el que figura información y se indican las medidas que se han de adoptar en relación con la revisión del Manual general de la OMI sobre instalaciones portuarias de recepción, basándose en los documentos presentados en el MEPC 67.

11.2 El Comité también recordó que, según lo solicitó el MEPC 61, la revisión del Manual se había incluido como punto de prioridad en el programa mundial del PICT para 2012-2013. En este contexto, el Comité tomó nota de que se había contratado a dos consultores para llevar a cabo una revisión completa del Manual, partiendo de las orientaciones preparadas por el Grupo de trabajo por correspondencia para abordar el problema de la insuficiencia de las instalaciones portuarias de recepción (FSI 18/5, anexo 2).

11.3 Se presentaron al Comité para que los examinara los siguientes documentos:

- .1 MEPC 67/11 (Secretaría), en el que figura la versión revisada del Manual general de la OMI sobre instalaciones portuarias de recepción, que contiene tres anexos: en el anexo 1 figura la reseña de las enmiendas principales, en el anexo 2 figura el proyecto de texto del Manual revisado, y en el anexo 3 figura un proyecto de texto alternativo y más breve para las secciones 8.1.2 a 8.1.5; y
- .2 MEPC 67/11/1 (Secretaría del Convenio de Basilea), en el que se proponen enmiendas al Manual revisado con miras a garantizar la coherencia con las referencias cruzadas al Convenio de Basilea.

11.4 En las deliberaciones posteriores, varias delegaciones sugirieron que era necesario examinar en más detalle el texto del Manual revisado, incluido volver a redactar el lenguaje obligatorio y garantizar la coherencia con las Directrices de 2012 para la elaboración de un plan regional de instalaciones de recepción (resolución MEPC.221(63)).

11.5 Tras deliberar al respecto, el Comité:

- .1 acordó cambiar el título de la publicación a "Instalaciones portuarias de recepción – Manual de instrucciones", a fin de armonizarlo con el título de otras publicaciones de la OMI;
- .2 acordó utilizar en el Manual la versión más larga de las secciones 8.1.2 a 8.1.5 que figura en el anexo 2 del documento MEPC 67/11;
- .3 acordó, por falta de tiempo, aplazar el examen de las enmiendas propuestas por la Secretaría del Convenio de Basilea hasta el MEPC 69; y
- .4 pidió a la Secretaría que, teniendo en cuenta las observaciones formuladas en el Pleno, preparara una versión actualizada del Manual revisado para que se volviera a examinar en el MEPC 69, en el que se podrá constituir un grupo de redacción que lo ultime.

Plan regional de instalaciones de recepción para los PEID de la región del Pacífico

11.6 El Comité examinó el documento MEPC 68/11/1 (Australia y otros), en el que se propone un plan regional de instalaciones de recepción (RRFP) para los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) de la región del Pacífico, de conformidad con lo dispuesto en las Directrices de 2012 para la elaboración de un plan regional de instalaciones de recepción (resolución MEPC.221(63)).

11.7 Varias delegaciones manifestaron su apoyo al RRFP, ya que debido a las circunstancias excepcionales de los PEID estos acuerdos regionales son los únicos medios prácticos de satisfacer las prescripciones sobre las instalaciones de recepción.

11.8 Tras deliberar al respecto, el Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran observaciones sobre el RRFP a la Secretaría antes del final del periodo de sesiones. Tras tomar nota, al final del periodo de sesiones y ante la falta de observaciones concretas, del apoyo general a la propuesta, el Comité, tras consultar con los autores de la propuesta y reconocer que se habían seguido todos los procedimientos necesarios, pidió a la Secretaría que distribuyera el plan regional de instalaciones de recepción para los pequeños Estados insulares en desarrollo de la región del Pacífico, que figura en el anexo del documento MEPC 68/11/1, a todas las Partes, según se exige en el artículo 11 2) del Convenio MARPOL, mediante la circular MEPC.1/Circ.859. A este respecto, el Comité tomó nota de que el RRFP entrará en vigor el 1 de mayo de 2016.

Acuerdo de los Países Bajos sobre los desechos procedentes de los buques

11.9 El Comité tomó nota de la información facilitada por los Países Bajos relativa a un acuerdo sobre los desechos procedentes de los buques, firmado por el Gobierno, las autoridades portuarias y el sector marítimo del país (MEPC 68/INF.8).

12 INFORMES DE LOS SUBCOMITÉS

Resultados del PPR 2

12.1 El Comité aprobó, en general, el informe del 2º periodo de sesiones del Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR) (PPR 2/21, PPR 2/21/Add.1 y MEPC 68/12/2) y adoptó las medidas que se indican a continuación.

12.2 El Comité tomó nota de las medidas cuya adopción se le pide, que se indican en el párrafo 2 del documento MEPC 68/12/2:

- .1 los puntos .1 a .3, .13 a .16 y .20, relativos a la prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques, junto con los documentos MEPC 68/12/5, MEPC 68/12/7, MEPC 68/12/8, MEPC 68/12/9, MEPC 68/12/12, MEPC 68/12/13, MEPC 68/12/14 y MEPC 68/12/15, que contienen observaciones, se han examinado en relación con el punto 3 del orden del día (véanse los párrafos 3.10 a 3.37);
- .2 los puntos .11 y .12, relativos a la gestión del agua de lastre, junto con el documento MEPC 68/12/11, que contiene observaciones, se han examinado en relación con el punto 2 del orden del día (véanse los párrafos 2.35 a 2.38); y
- .3 los puntos .23 y .24, relativos al programa de trabajo del Subcomité, se han examinado en relación con el punto 17 del orden del día (véase el párrafo 17.5).

Fecha de publicación de las circulares de la serie MEPC.2 y fechas de expiración de los acuerdos tripartitos

12.3 El Comité refrendó las modificaciones propuestas por el PPR 2 de la fecha de publicación anual de las circulares de la serie MEPC.2 sobre la clasificación provisional de las sustancias líquidas de conformidad con el Anexo II del Convenio MARPOL y el Código CIQ, y de las fechas de expiración de los acuerdos tripartitos (es decir, la fecha de publicación el 1 de diciembre y las fechas de expiración de los acuerdos tripartitos el 31 de diciembre) y acordó que esos cambios se implantarían en diciembre de 2015.

Prescripciones de transporte relativas al aceite de cocina usado

12.4 El Comité refrendó la introducción por el PPR 2 de una entrada genérica sobre el aceite de cocina usado en la lista 1 de la serie de circulares MEPC.2, que figura en el anexo 4 del documento PPR 2/21, con validez para todos los países, sin fecha de expiración.

Evaluación de mezclas conocidas por su denominación comercial

12.5 El Comité refrendó la evaluación por el PPR 2 de mezclas conocidas por su denominación comercial que presentan peligros para la seguridad, que figura en el anexo 5 del documento PPR 2/21, para su inclusión en la lista 3 de la serie de circulares MEPC.2, con validez para todos los países, sin fecha de expiración.

Evaluación de los aditivos de limpieza

12.6 El Comité refrendó la evaluación por el PPR 2 de los aditivos de limpieza, que figura en el anexo 6 del documento PPR 2/21, para su inclusión en el anexo 10 de la serie de circulares MEPC.2.

Proyecto de enmiendas al Anexo II del Convenio MARPOL

12.7 El Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Anexo II del Convenio MARPOL, derivado de la revisión del capítulo 21 del Código CIQ (PPR 2/21, anexo 7), que figura en el anexo 15, y pidió al Secretario General que lo distribuya de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 2) del Convenio MARPOL, con miras a su adopción en el MEPC 69.

Interpretación unificada del párrafo 15.13.5 del Código CIQ

12.8 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 95 también la apruebe, la interpretación unificada del párrafo 15.13.5 del Código CIQ sobre los productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno, que figura en el anexo 16, y pidió a la Secretaría que la publique mediante una circular MSC-MEPC.

Formularios revisados de notificación de características de los productos PPR

12.9 El Comité aprobó la circular MEPC.1/Circ.857: "Revisión del formulario de notificación de características de los productos PPR y notas de orientación conexas", que figura en el anexo 10 del documento PPR 2/21.

Directrices de 2015 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos

12.10 El Comité adoptó la resolución MEPC.269(68): "Directrices de 2015 para la elaboración del inventario de materiales potencialmente peligrosos", que figura en el anexo 17.

Directrices relativas a los ofrecimientos internacionales de asistencia en la lucha contra un suceso de contaminación del mar por hidrocarburos

12.11 El Comité aprobó las Directrices relativas a los ofrecimientos internacionales de asistencia en la lucha contra un suceso de contaminación del mar por hidrocarburos, que figuran en el anexo 13 del documento PPR 2/21/Add.1, y pidió a la Secretaría que llevara a cabo la redacción definitiva y publicara las Directrices a través del Servicio de publicaciones de la OMI.

Directrices sobre la aplicación de dispersantes para luchar contra la contaminación del mar por hidrocarburos

12.12 El Comité aprobó la parte III de las Directrices para la utilización de dispersantes en la lucha contra la contaminación del mar por hidrocarburos, que figura en el anexo 14 del documento PPR 2/21/Add.1, y pidió a la Secretaría que llevara a cabo la redacción definitiva y publicara la parte III de las Directrices, junto con las partes I y II aprobadas por el MEPC 65, a través del Servicio de publicaciones de la OMI.

Orientaciones relativas a la expedición de un certificado revisado de homologación para los hidrocarbúrometros

12.13 El Comité aprobó la circular MEPC.1/Circ.858: "Orientaciones relativas a la expedición de un certificado revisado de homologación para los hidrocarbúrometros destinados a vigilar la descarga de agua contaminada por hidrocarburos de las zonas de los tanques de carga de los petroleros", que figura en el anexo 16 del documento PPR 2/21.

Eliminación del aceite de cocina usado

12.14 El Comité tomó nota de que el PPR 2 no había alcanzado un acuerdo sobre una interpretación unificada del Anexo V del Convenio MARPOL sobre la eliminación del aceite de cocina usado, pero había acordado, sin embargo, que tal eliminación debería cumplir lo prescrito en el Anexo V del Convenio MARPOL.

Evaluación de los productos clasificados en los Anexos I y II del Convenio MARPOL

12.15 El Comité examinó el documento MEPC 68/12/6 (Reino Unido), en el que se presentan observaciones sobre la elaboración de orientaciones/procedimientos para evaluar productos clasificados en los Anexos I y II del Convenio MARPOL.

12.16 Tras examinar la cuestión, el Comité encargó al Subcomité PPR que elaborara orientaciones para los productos derivados del petróleo del Anexo I del Convenio MARPOL que se presentan para su evaluación en virtud del Anexo II, a fin de garantizar que los productos se transportan en virtud del anexo correcto del Convenio, en relación con su punto del orden del día "Riesgos de los productos químicos desde el punto de vista de la seguridad y la contaminación y preparación de las correspondientes enmiendas al Código CIQ", teniendo en cuenta el documento MEPC 68/12/6.

Resultados del HTW 2

12.17 El Comité examinó las cuestiones de interés para su labor derivadas del 2º periodo de sesiones del Subcomité de factor humano, formación y guardia (Subcomité HTW) (HTW 2/19) y el documento MEPC 68/12/3 (Secretaría), y adoptó las medidas que se indican a continuación.

Directrices para la elaboración, examen y validación de cursos modelo

12.18 El Comité aprobó, a reserva de que el MSC 95 también la apruebe, la circular MSC-MEPC.2/Circ.15: "Directrices para la elaboración, examen y validación de cursos modelo" (HTW 2/19, anexo 1).

Directrices para los funcionarios encargados de la supervisión del Estado rector del puerto sobre el Código IGS

12.19 El Comité recordó que el MEPC 67 había remitido el proyecto de directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto sobre el Código IGS, elaborado por el III 1 (III 1/18, anexo 4), al Subcomité HTW para que formulara observaciones antes de su aprobación, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por el observador de la IACS sobre nuevas definiciones que se necesitan.

12.20 Tras tomar nota de que el HTW 2 había examinado el proyecto de directrices y había sugerido una serie de modificaciones sobre las expresiones "fallo grave" y "buen juicio profesional", el Comité acordó remitir el proyecto de directrices, enmendado, al III 2, a reserva

de que el MSC 95 adopte la misma medida, para su examen y finalización, con miras a su posterior aprobación por los Comités.

Resultados del III 1

12.21 El Comité recordó que el MEPC 67, tras examinar cuestiones derivadas del III 1, había adoptado las medidas que se señalan en los párrafos 12.11 y 12.29 de su informe (MEPC 67/20), y que, por falta de tiempo, el MEPC 67 había aplazado hasta este periodo de sesiones el examen del proyecto de circular MEPC sobre directrices para eximir a las gabarras sin dotación ni autopropulsión (gabarras UNSP) de las prescripciones sobre reconocimiento y certificación previstas en el Convenio MARPOL (III 1/18, anexo 7).

12.22 El Comité examinó el proyecto de directrices mencionado, junto con los dos documentos siguientes en los que se formulan observaciones sobre cuestiones relacionadas con la exención de las gabarras UNSP de las prescripciones sobre reconocimiento y certificación:

- .1 MEPC 68/12/4 (República de Corea), en el que se propone un proyecto de enmiendas a los Anexos I, IV y VI del Convenio MARPOL para facilitar la exención de las gabarras UNSP de las prescripciones de reconocimiento y certificación; y
- .2 MEPC 68/12/10 (Nueva Zelanda), en el que se formulan observaciones sobre el proyecto de enmiendas al Convenio MARPOL propuesto en el documento MEPC 68/12/4 y se propone un texto alternativo para el proyecto de enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL.

12.23 En las deliberaciones posteriores, el Comité tomó nota del apoyo a la elaboración de enmiendas a los anexos del Convenio MARPOL pertinentes a fin de facilitar una base jurídica para eximir a las gabarras UNSP de las prescripciones sobre reconocimiento y certificación. Varias delegaciones consideraron que el proyecto de texto que figura en el documento MEPC 68/12/4 era sencillo y pragmático, pero al mismo tiempo se mostraron preocupados por la utilización de la expresión "determinado tipo de buques" en lugar de "gabarras UNSP", ya que esto podía dar lugar a ambigüedades y a unas interpretaciones mucho más amplias. Otras delegaciones, al apoyar el texto alternativo presentado en el documento MEPC 68/12/10 insistieron en que las condiciones para la cuestión de una exención deberían incluirse en el texto de las enmiendas al Convenio MARPOL en vez de en las Directrices y que se necesitaba un reconocimiento de renovación para confirmar que las condiciones permitidas para una exención seguían cumpliéndose.

12.24 Tras un debate el Comité encargó al III 2 que siguiera examinando, con miras a su ultimación, el proyecto de enmiendas al Convenio MARPOL sobre la exención de las gabarras UNSP de las prescripciones sobre reconocimiento y certificación en relación con su punto del orden del día "Directrices actualizadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación", teniendo en cuenta los documentos MEPC 68/12/4 y MEPC 68/12/10, y que finalizara el proyecto de directrices conexas que figura en el anexo 7 del documento III 1/18, garantizando la coherencia con el proyecto de enmiendas al Convenio MARPOL.

Resultados del CCC 1

12.25 El Comité aprobó, en general, el informe correspondiente al 1º periodo de sesiones del Subcomité de transporte de cargas y contenedores (Subcomité CCC) (CCC 1/13, CCC 1/13/Add.1 y MEPC 68/12/1) y, tras tomar nota de que el punto .1, relativo al

Certificado IAPP, de las medidas cuya adopción se le había pedido se había examinado en relación con el punto 3 del orden del día (véase el párrafo 3.8), adoptó las medidas que se indican a continuación.

Método de trabajo del Grupo E & T y el Grupo de trabajo ESPH

12.26 El Comité tomó nota de las deliberaciones del CCC 1 sobre la práctica actual en relación con el método de trabajo del Grupo E & T y el Grupo de trabajo ESPH, en particular, con respecto al procesamiento de los documentos y las disposiciones de las reuniones, y de que el Subcomité había invitado a los Gobiernos Miembros a que presentaran propuestas sobre este asunto a los Comités.

Elaboración de enmiendas al Código IMSBC para la implantación del Anexo V revisado del Convenio MARPOL

12.27 El Comité recordó que el MEPC 63 había adoptado las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL (resolución MEPC.219(63)), en las que, entre otras cosas, figuran los criterios para clasificar las cargas sólidas a granel como perjudiciales para el medio marino y se dispone que el expedidor debería clasificar las cargas sólidas a granel y declarar si son o no perjudiciales para el medio marino (en la información exigida en la sección 4.2 del Código IMSBC).

12.28 El Comité recordó también que el MEPC 64 había aprobado la clasificación provisional de las cargas sólidas a granel en virtud del Anexo V revisado del Convenio MARPOL entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2014 (MEPC.1/Circ.791); había acordado que a partir del 1 de enero de 2015 la clasificación de los expedidores debería llevarse a cabo utilizando los siete criterios enumerados en el párrafo 3.2 de las citadas Directrices de 2012; y había encargado al entonces Subcomité DSC que examinara de qué manera las enmiendas al Código IMSBC podrían facilitar la implantación a largo plazo de las disposiciones del Anexo V del Convenio MARPOL relativas a los residuos de la carga.

12.29 El Comité recordó además que el MEPC 65 había encargado al Subcomité DSC que elaborara una lista de las cargas sólidas a granel clasificadas como perjudiciales para el medio marino.

12.30 El Comité coincidió con la recomendación del CCC 1 de no elaborar ninguna lista indicativa de las sustancias perjudiciales para el medio marino, teniendo en cuenta las opiniones del Subcomité con respecto a su falta de valor práctico y la dificultad que plantearía la elaboración de tal lista.

12.31 El Comité examinó el proyecto de enmiendas al Código IMSBC relativo a las sustancias perjudiciales para el medio marino (proyecto de nuevo párrafo 4.2.2.2 sobre disposiciones no obligatorias relativas a la información sobre la carga, proyecto de enmienda al formulario de información sobre la carga para cargas sólidas a granel y proyecto de nueva sección 14 sobre las sustancias perjudiciales para el medio marino) elaborado por el CCC 1. A algunas delegaciones les preocupaba que el proyecto de nueva sección 14, que tiene carácter de recomendación, duplique las prescripciones obligatorias del Anexo V del Convenio MARPOL, lo que puede ocasionar confusión en cuanto a su implantación y causar problemas de armonización a la hora de enmendar el Anexo V del Convenio MARPOL.

12.32 Tras examinar la cuestión el Comité aprobó el proyecto de enmiendas que figura en el anexo del documento CCC 1/WP.4, a reserva de que se suprima el texto duplicado de las reglas del Anexo V del Convenio MARPOL del proyecto de nueva sección 14 y se revise la

parte introductoria de esta sección en consonancia; e invitó al MSC 95 a que mostrara su conformidad con las medidas tomadas antes de adoptar las enmiendas.

12.33 El Comité tomó nota de que en el contexto de la implantación a largo plazo de las prescripciones del Anexo V del Convenio MARPOL en relación con los residuos de la carga, el CCC 1 había examinado la posibilidad de establecer un vínculo jurídico entre el Convenio MARPOL y el Código IMSBC en relación con las sustancias perjudiciales para el medio marino, tal como había recomendado el Grupo de trabajo encargado de la preparación de enmiendas pertinentes al Código IMSBC, pero no había podido alcanzar un consenso sobre esta cuestión.

12.34 Tras examinar la cuestión, el Comité acordó que debería conferirse obligatoriedad a los criterios de clasificación de las sustancias perjudiciales para el medio marino y la declaración del expedidor de que las cargas sólidas a granel son o no perjudiciales para el medio marino, según lo establecido en los párrafos 3.2 y 3.4 de las Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL. Sin embargo, el Comité no se mostró de acuerdo con la necesidad de elaborar orientaciones para la aplicación del Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (SGA) de las Naciones Unidas para la clasificación de cargas sólidas a granel a fin de determinar si éstas son perjudiciales para el medio marino, ya que el Subcomité de expertos sobre el SGA de las Naciones Unidas sería la fuente primaria de tales orientaciones, de ser necesarias.

12.35 El Comité tomó nota de que el Subcomité CCC (así como el anterior Subcomité DSC) había trabajado sobre las cuestiones relativas a la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL con respecto a los residuos de la carga en el marco de su resultado "Enmiendas al Código IMSBC y a sus suplementos". Sin embargo, opinó que esta labor iba más allá del trabajo de rutina en relación con las enmiendas periódicas al Código IMSBC. Para facilitar la labor futura a este respecto, el Comité acordó añadir un resultado específico sobre "prescripciones obligatorias para la clasificación y declaración de las cargas sólidas como perjudiciales para el medio marino" en el orden del día bienal del Subcomité CCC y en el orden del día provisional del CCC 2 (véanse el párrafo 17.16.2 y el anexo 19). El Comité invitó a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones internacionales a que presentaran propuestas y observaciones pertinentes al CCC 2, con miras a facilitar la labor.

Circulares CCC

12.36 El Comité tomó nota de la decisión del CCC 1 de publicar las versiones revisadas de las circulares DSC y las futuras circulares como "circulares CCC", según proceda.

13 LABOR DE OTROS ÓRGANOS

13.1 El Comité, tras tomar nota de las decisiones del FAL 39 (MEPC 68/13/3), el MSC 94 (MEPC 68/13) y el C 113 (MEPC 68/13/1 y MEPC 68/13/2) relacionadas con su labor, y de la información sobre los resultados del LEG 102, adoptó las medidas adecuadas en relación con los puntos del orden del día pertinentes que se indican a continuación.

Resultados del FAL 39

Lista de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo

13.2 El Comité recordó que el FAL 39 había acordado que debería considerarse que los certificados electrónicos que se pueden ver en un ordenador cumplen la prescripción de "llevarse a bordo", siempre que los certificados y el sitio web utilizado para acceder a ellos cumplan las directrices aprobadas por la Organización y se encuentren disponibles a bordo

del buque instrucciones específicas para la verificación y, en este contexto, había invitado al Comité a que examinara la posibilidad de enmendar la circular FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MSA.1/Circ.1462: "Lista de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, 2013", para reflejar este entendimiento. A este respecto, tras tomar nota de que el MSC 94 había examinado la misma petición y había encargado al III 2 que examinara la conveniencia de enmendar la lista para reflejar las disposiciones de la circular FAL.5/Circ.39/Rev.1 sobre las "Directrices para el uso de certificados electrónicos", el Comité refrendó las medidas adoptadas por el MSC 94.

Resultados del C 113

13.3 El Comité examinó los resultados del C 113 que se resumen en los documentos MEPC 68/13/1 y MEPC 68/13/2, tras tomar nota de que el Consejo había aprobado el informe del MEPC 67 (C 113/7) y había decidido remitirlo, junto con sus observaciones y recomendaciones, a la A 29, de conformidad con el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI.

Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI

13.4 En respuesta a la petición del C 113 de que examinara el octavo compendio de informes resumidos de auditoría, el Comité decidió remitirlo al III 2 para que lo examinara y lo analizara en relación con su punto específico del orden del día sobre "Análisis de los compendios de informes resumidos de auditoría", y para que asesorara al Comité según procediera.

Examen periódico de las prescripciones administrativas de los instrumentos obligatorios de la OMI

13.5 El Comité examinó la petición del C 113 a los comités de que examinasen las prescripciones administrativas dentro de su ámbito de competencia y estudiaran la manera de proceder en relación con los resultados de la labor del Grupo directivo especial encargado de reducir las prescripciones administrativas (SG-RAR), durante sus reuniones en 2015, con miras a elaborar los resultados apropiados que se incluirían en el Plan de acción de alto nivel correspondiente a 2016-2017 (C 113/11).

13.6 A este respecto, el Comité tomó nota de que la Secretaría había compilado en el anexo del documento MEPC 68/13/2 las prescripciones pertinentes que figuran en los instrumentos de la OMI relativos al medio ambiente que, a juicio del SG-RAR, constituían cargas administrativas, junto con las recomendaciones del SG-RAR sobre cómo aliviar la carga así como el resumen de los comentarios al respecto presentados durante la consulta pública, que posteriormente fueron analizados por el SG-RAR.

13.7 Tras un breve debate, el Comité pidió a la Secretaría que analizara la información que figura en el anexo del documento MEPC 68/13/2 teniendo en cuenta la resolución A.1074(28): "Notificación y distribución mediante el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)" y los resultados de la labor del Grupo de trabajo por correspondencia sobre la utilización de libros registro electrónicos en virtud del Convenio MARPOL, y que presentara un informe sobre los resultados al MEPC 69 lo antes posible para que los Gobiernos Miembros pudieran remitir sus observaciones y propuestas a dicho periodo de sesiones.

13.8 El Comité también acordó tener presentes las posibles repercusiones de una acumulación de prescripciones administrativas y los posibles efectos indirectos de los instrumentos no obligatorios cuando se elaboren nuevos instrumentos, obligatorios o no obligatorios, o se enmienden los existentes.

13.9 Teniendo en cuenta lo antedicho, y en respuesta a la petición del Consejo de incluir un resultado pertinente en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2016-2017 (C 113/11, párrafo 6.2), el Comité acordó incluir un resultado previsto sobre "Análisis y examen de las recomendaciones para reducir las cargas administrativas que figuran en los instrumentos de la OMI, tal como las señaló el SG-RAR" en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2016-2017, con 2017 como año de ultimación previsto. El Comité también decidió que los subcomités podrían incluirse como órganos conexos a fin de que el Comité les consulte sobre las cuestiones que proceda (véase el párrafo 17.25 y anexo 23).

Resultados del LEG 102

13.10 En espera de la ultimación del informe del LEG 102 (LEG 102/12), el Comité tomó nota de la información facilitada por la Secretaría sobre los resultados del LEG 102 que eran de interés para su labor, en particular que el Comité jurídico:

- .1 había extendido el mandato del Grupo de trabajo por correspondencia SNP hasta el próximo periodo de sesiones del Comité para que elaborara una publicación titulada "Comprensión del Convenio SNP", supuestos SNP y una resolución del Comité jurídico sobre la implantación y entrada en vigor del Convenio SNP 2010, que tendría como objetivo principal alentar a los Estados a que implanten el Convenio SNP y lo pongan en vigor dentro de unos plazos razonables; y
- .2 en respuesta a la petición del C 113 de examinar la labor futura para reducir las cargas administrativas, había acordado la inclusión de un resultado previsto sobre " Análisis y examen de las recomendaciones para reducir las cargas administrativas de los instrumentos de la OMI, incluidas las formuladas por el SG-RAR" en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2016-2017, con la condición de que se tuviera cierta flexibilidad con respecto a estas medidas, y fijó 2017 como año de ultimación previsto para esta tarea (LEG 102/12, párrafos 6.3 a 6.7).

14 FOMENTO DE LA IMPLANTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONVENIO MARPOL Y DE LOS INSTRUMENTOS CONEXOS

14.1 El Comité recordó que éste es un punto permanente de su programa de trabajo para promover el cumplimiento y abordar cuestiones de implantación en relación con el Convenio MARPOL y otros instrumentos conexos, ya sean obligatorios o recomendatorios. El Comité también recordó que, por falta de tiempo, el MEPC 67 había aplazado el examen de los documentos presentados en dicho periodo de sesiones en relación con este punto del orden del día hasta el presente periodo de sesiones.

Notificación y distribución mediante el GISIS

14.2 El Comité examinó los documentos MEPC 67/14 y MEPC 68/14/1 (Secretaría), relativos a la resolución A.1074(28): "Notificación y distribución mediante el Sistema mundial integrado de información marítima (GISIS)", mediante la cual la A 28 acordó que la notificación mediante el GISIS debería considerarse una manera eficaz de que las Partes o Gobiernos Contratantes en instrumentos de la OMI cumplan sus obligaciones de notificación en virtud de los distintos instrumentos de obligado cumplimiento de la OMI y que una vez que las Partes o Gobiernos Contratantes hayan utilizado el GISIS para dar cumplimiento a una prescripción de notificación a la Organización, se cumpliría la prescripción de que la Organización distribuya dichas notificaciones en virtud del instrumento pertinente de la OMI.

14.3 A este respecto, el Comité tomó nota de que la Secretaría actualmente introduce las comunicaciones y notificaciones de las Partes o Gobiernos Contratantes en el módulo pertinente del GISIS en nombre del remitente. Además, de acuerdo con las disposiciones de la resolución A.1074(28), la introducción en los módulos del GISIS de la información que los Gobiernos Miembros han de presentar a la Organización significa que esta información se ha distribuido como procede y, por tanto, la Secretaría no ha de publicar circulares aparte a tal efecto tras recibir dichas comunicaciones y notificaciones.

14.4 Por consiguiente, el Comité, de acuerdo con las decisiones adoptadas en la A 28, se mostró conforme en instar a los Estados Miembros a que utilicen el GISIS a efectos de notificación y acordó que sólo se distribuirán circulares aparte en circunstancias excepcionales. Además, el Comité pidió a la Secretaría que examinara todas las prescripciones de notificación del Convenio MARPOL y la disponibilidad de módulos del GISIS pertinentes en relación con la labor en curso sobre las prescripciones de notificación identificadas por el Consejo como cargas administrativas (véanse los párrafos 13.5 a 13.7).

Propuesta de enmienda a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el SARC, 2011

14.5 El Comité examinó el documento MEPC 67/14/1 (República Popular Democrática de Corea), en el que se señala que en las "Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2001" (resolución A.1053(27)) hay una referencia incorrecta a una regla del Anexo I del Convenio MARPOL, debido a enmiendas al Anexo I que llevaron a un cambio en la numeración de las reglas. El error surgió originalmente en la versión de 2003 de las Directrices y se ha venido arrastrando desde entonces.

14.6 Tras examinar la cuestión, el Comité se mostró conforme con las propuestas de enmiendas a las Directrices SARC de 2011 (MEPC 67/14/1, párrafo 9) y las remitió al Subcomité III para su inclusión en la próxima serie de enmiendas a las Directrices.

14.7 A este respecto, el Comité observó lo siguiente en relación con el párrafo 4.8.1 de las Directrices SARC 2011:

- .1 la referencia al Código CIQ también parece ser incorrecta ya que hace referencia a la regla 1.5.1.3 cuando debería ser la regla 1.5.1.4;
- .2 la referencia a la regla 3.4 del Anexo I del Convenio MARPOL debería decir "regla 6.3.3"; y
- .3 debería añadirse una referencia a la regla 8.2.5 del Anexo II del Convenio MARPOL.

Por consiguiente, el Comité dio instrucciones al Subcomité III de que compruebe todas las referencias que figuran en el párrafo 4.8.1 de las Directrices y las corrija según proceda.

15 ACTIVIDADES DE COOPERACIÓN TÉCNICA PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO

15.1 El Comité tomó nota de la información facilitada en el documento MEPC 68/15 (Secretaría) sobre las actividades de cooperación técnica de la Organización relativas a la protección del medio marino, implantadas entre el 1 de julio de 2014 y el 31 de enero de 2015, en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT), así como en el marco de los principales proyectos financiados mediante fuentes externas. Estas actividades tenían por

objeto asistir a los Estados Miembros en la implantación de los convenios de la OMI pertinentes (Convenio AFS, Convenio BWM, Convenio MARPOL, Convenio de cooperación, Protocolo de cooperación-SNPP, Convenio sobre el reciclaje de buques), además del Protocolo de Londres. El Comité también tomó nota de que diversas organizaciones regionales se asociaron con la Secretaría y contribuyeron a que se ejecutaran estas actividades, a saber, Comisión del Mar Negro, CPPS, PEMSEA, PERSGA, RAC/REMPEITC-Caribe, REMPEC, ROPME, SACEP y SPREP, entre otras.

15.2 El Comité también tomó nota de que durante el periodo examinado se habían realizado progresos considerables en la ejecución de varios proyectos financiados principalmente mediante fuentes externas e implantados bajo la supervisión directa de la División del medio marino de la Organización.

15.3 El Comité tomó nota además de la información facilitada en el documento MEPC 68/15/1 (Secretaría) sobre las actividades adicionales realizadas durante el periodo de notificación con el apoyo del REMPEC, con respecto a la implantación del Protocolo del Convenio de Barcelona sobre cooperación para combatir, en situaciones de emergencia, la contaminación del mar Mediterráneo causada por hidrocarburos y otras sustancias perjudiciales.

15.4 La delegación de las Islas Cook indicó que la cooperación técnica es una de las piedras angulares de la Organización, particularmente para los países en desarrollo y los pequeños Estados insulares en desarrollo, y dio las gracias a la Organización por haber impartido un cursillo regional destinado a examinar y actualizar el Programa de prevención de la contaminación del océano Pacífico (PACPOL) para beneficio de todos los Estados insulares del Pacífico.

15.5 Las delegaciones de Argentina y Colombia manifestaron su agradecimiento por las actividades del proyecto GloBallast realizadas en la región del Pacífico oriental y meridional y por el cursillo regional de muestreo del agua de lastre organizado por Colombia.

15.6 Las delegaciones de Georgia y las Filipinas destacaron la importancia del proyecto FMAM-PNUD-OMI sobre la eficiencia energética de los buques, agradecieron los esfuerzos realizados por la Secretaría y dieron las gracias al Secretario General por su visión en relación con esta iniciativa proactiva.

15.7 La delegación de Malasia informó al Comité de que había participado en actividades relacionadas con la Iniciativa Mundial para Asia Sudoriental (GI-SEA) sobre preparación y respuesta ante derrames de hidrocarburos, así como con los proyectos OMI-Norad, y se ofreció a compartir los resultados una vez que se hayan ultimado los proyectos.

15.8 La delegación de la República Islámica del Irán opinó que la protección del medio marino relacionada con la cooperación técnica en la región del mar Caspio se ha desatendido en los últimos años, e instó a la Secretaría a que vuelva a considerar la posibilidad de incluir las actividades de cooperación técnica en la región del mar Caspio en su plan de trabajo futuro. La delegación también resaltó la importancia de la ejecución del PICT, incluidos sus principales proyectos, dado que los programas de cooperación técnica son las mejores herramientas para implantar de manera adecuada los tratados ratificados por los Estados Miembros. La delegación también indicó que las diversas contribuciones y productos generados con estas actividades resultarían muy útiles para muchos Estados Miembros que están implantando los tratados de la OMI, y solicitó que se presentaran de un modo más detallado en futuros periodos de sesiones del Comité, posiblemente y preferiblemente mediante proyecciones de diapositivas. Algunas delegaciones respaldaron esta opinión y la

importancia de la cooperación técnica y pidieron además al Comité que asigne tiempo suficiente para el examen de este punto del orden del día en futuros periodos de sesiones.

15.9 El texto completo de las declaraciones de las delegaciones de Argentina, Georgia y la República Islámica del Irán figuran en el anexo 25.

15.10 Como resumen, el Presidente recordó que los programas constitutivos del PICT sólo podían ejecutarse si se contaba con la financiación necesaria procedente de los recursos internos y/o de las contribuciones de donantes externos; manifestó su agradecimiento por todas las contribuciones financieras y en especie al PICT y a los proyectos principales e invitó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales a que continuaran y, de ser posible, aumentaran su apoyo a las actividades de cooperación técnica de la OMI, de manera que pudiera lograrse la ejecución satisfactoria del Programa.

16 CREACIÓN DE CAPACIDAD PARA LA IMPLANTACIÓN DE NUEVAS MEDIDAS

16.1 El Comité recordó que el MEPC 67 (MEPC 67/20, párrafo 7.23) había pedido a la Vicepresidenta del Comité que, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, presentara al MEPC 68 una evaluación preliminar de las repercusiones en cuanto a la creación de capacidad y las necesidades de asistencia técnica relativas a las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento que se habían aprobado en dicho periodo de sesiones.

16.2 El Comité examinó el documento MEPC 68/16 (Vicepresidenta), en el que se facilita el resultado de la evaluación preliminar antedicha, y tomó nota de que, en general, se había concluido que las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento evaluadas (MEPC 68/16, anexo 2) no afectan a la creación de capacidad. No obstante, se determinó la necesidad de contar con asistencia técnica en cuanto a las actualizaciones de la legislación nacional, que podría llevarse a cabo mediante los programas de cooperación técnica y asistencia a los Estados Miembros de la Organización.

16.3 Tras tomar nota de que no sería necesario constituir el Grupo especial de análisis de las necesidades en cuanto a la creación de capacidad (ACAG), el Comité pidió a la Vicepresidenta que, en consulta con el Presidente y con la ayuda de la Secretaría, presentara al MEPC 69 una evaluación preliminar de las repercusiones en materia de creación de capacidad o de las necesidades de asistencia técnica relacionadas con las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento y los nuevos resultados relativos a las nuevas medidas propuestas y aprobadas en el presente periodo de sesiones.

17 PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ Y DE SUS ÓRGANOS AUXILIARES

Enmiendas a los títulos de los resultados que constituyen una tarea continuada determinados por el C/ES.27

17.1 El Comité recordó que el MEPC 66 había decidido aplazar los debates sobre la petición del C/ES.27 de examinar los resultados previstos 5.3.1.1, 10.0.1.1 y 10.0.1.2 que constituyen una tarea continuada y figuran en la parte A del anexo 2 del documento C/ES.27/3, en espera de los resultados sobre el particular del MSC 93, que posteriormente aplazó el examen de la cuestión hasta el MSC 94.

17.2 Tras examinar el documento MEPC 68/17/1 (Secretaría), el Comité tomó nota de que el MSC 94, después de examinar los tres resultados que constituyen una tarea continuada determinados por el C/ES.27 y a reserva de que el MEPC 68 adoptara la misma decisión al respecto, acordó modificar la descripción de esos resultados, tal como se indica a continuación:

- .1 5.3.1.1: "Medidas para armonizar las actividades y los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto a escala mundial";
- .2 10.0.1.1: "Normas verificadas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos para buques tanque y graneleros"; y
- .3 10.0.1.2: "Examen de la elaboración de normas de construcción de buques basadas en objetivos para todos los tipos de buques".

17.3 Tras examinar la decisión del MSC 94 (MSC 94/21, párrafo 18.2), el Comité aprobó igualmente los títulos modificados de los resultados continuados 5.3.1.1, 10.0.1.1 y 10.0.1.2 que se indican en el párrafo 17.2.

Propuestas de nuevos resultados

Normas para los sistemas de gasificación a bordo para la conversión de desechos en energía

17.4 El Comité examinó el documento MEPC 67/16 (Canadá), cuyo examen se aplazó en el MEPC 67 (MEPC 68/17, párrafo 1.1) y en el que se propone elaborar normas que permitan la utilización de tecnologías emergentes de conversión de desechos en energía. Tras examinar la propuesta, así como la evaluación preliminar efectuada por el Presidente (MEPC 67/WP.4), el Comité acordó incluir un resultado titulado "Elaboración de normas relativas a los sistemas de gasificación a bordo para la conversión de desechos en energía y enmiendas conexas a la regla 16 del Anexo VI del Convenio MARPOL" en el orden del día bienal del Subcomité PPR y en el orden del día provisional del PPR 3, fijando 2017 como el año de ultimación previsto.

Examen de los Anexos I y II del Convenio MARPOL para incluir los biocombustibles que reúnen las condiciones técnicas adecuadas bajo el ámbito del Anexo I del Convenio MARPOL

17.5 El Comité examinó los documentos MEPC 67/16/1 (Brasil y Finlandia) y MEPC 67/INF.10, cuyo examen se aplazó en el MEPC 67 (MEPC 68/17, párrafo 1.2) y en los que se propone enmendar los Anexos I y II del Convenio MARPOL para incluir los biocombustibles que reúnen las condiciones técnicas adecuadas bajo el ámbito del Anexo I del Convenio MARPOL, así como el documento MEPC 68/17/6 (Finlandia e Italia), en el que se facilita información general adicional relativa al medio ambiente, la salud y la seguridad, para apoyar la propuesta.

17.6 Tras examinar la propuesta, así como las opiniones manifestadas por varias delegaciones, junto con la evaluación preliminar efectuada por el Presidente (MEPC 67/WP.4), el Comité acordó no incluir en el orden del día bienal del Subcomité PPR un nuevo resultado para enmendar el Anexo I del Convenio MARPOL. No obstante, el Comité pidió al Subcomité que examinara los productos determinados en los documentos MEPC 67/16/1 y MEPC 68/17 cuando elaborase orientaciones para evaluar productos derivados del petróleo presentados en virtud de las disposiciones del Anexo II del Convenio MARPOL, tal como se indica en el documento MEPC 68/12/6 (véase el párrafo 12.16).

Examen de las prescripciones del Anexo II del Convenio MARPOL relacionadas con las prescripciones relativas a las descargas para las aguas de lavado de tanques que contengan productos flotantes persistentes y de alta viscosidad

17.7 El Comité examinó el documento MEPC 68/17/2 (Alemania y otros), en el que se propone examinar el Anexo II del Convenio MARPOL y el Código CIQ con respecto a las prescripciones relativas a las descargas vinculadas a la limpieza y la descarga de las aguas de lavado de tanques que contengan productos flotantes persistentes y de alta viscosidad para reducir el impacto en el medio ambiente.

17.8 En las deliberaciones posteriores, si bien varias delegaciones respaldaron la propuesta, otras no lo hicieron, manifestando la opinión de que los residuos de la carga no son necesariamente el origen de dichas descargas y de que el cumplimiento eficaz de las reglas existentes constituiría una alternativa mejor de abordar el problema. Además, cualquier enmienda al Anexo II del Convenio MARPOL en el contexto de la propuesta podría tener repercusiones económicas significativas, tal como señaló la delegación de Malasia. En el anexo 25 figura el texto íntegro de la declaración de dicha delegación.

17.9 El Comité, tras tomar nota de las opiniones manifestadas y teniendo en cuenta la evaluación preliminar del Presidente (MEPC 68/WP.6), acordó incluir un resultado con el título "Examen de las prescripciones del Anexo II del Convenio MARPOL que afectan a los residuos de la carga y las aguas del lavado de tanques que contengan productos flotantes persistentes y de alta viscosidad que estén a punto de solidificarse y las definiciones conexas, y preparación de enmiendas" en el orden del día bienal del Subcomité PPR y el orden del día provisional del PPR 3, con 2018 como año de ultimación previsto.

Evaluación de la contribución de los buques mercantes y de otras fuentes a los niveles de ruido submarino

17.10 El Comité examinó el documento MEPC 68/17/3 (Federación de Rusia), en el que se propone evaluar la contribución de los buques mercantes y de otras fuentes (fuentes en tierra, perforaciones, ruptura de hielo, etc.) a los niveles de ruido submarino.

17.11 Tras deliberar ampliamente al respecto y examinar las opiniones manifestadas por varias delegaciones, y teniendo en cuenta la evaluación preliminar del Presidente (MEPC 68/WP.6), el Comité decidió que era necesario disponer de más información para adoptar una decisión con respecto a la aceptación del resultado nuevo y, en consecuencia, invitó a la Federación de Rusia a que presentara una propuesta revisada en un futuro periodo de sesiones del Comité.

Investigación y estudio adicionales acerca de los posibles efectos operacionales y ambientales resultantes de utilizar la tecnología de reducción catalítica selectiva (SCR) para reducir las emisiones de óxido de nitrógeno a fin de cumplir las normas sobre emisiones de NO_x del nivel III

17.12 El Comité examinó el documento MEPC 68/17/4 (Federación de Rusia), en el que se propone continuar con la investigación y el estudio acerca de los posibles efectos operacionales y ambientales resultantes de utilizar la tecnología de reducción catalítica selectiva (SCR) para reducir las emisiones de óxido de nitrógeno a fin de cumplir las normas sobre emisiones de NO_x del nivel III, así como el documento MEPC 68/17/5 (Alemania y otros), en el que se indica que la propuesta no es coherente con las decisiones adoptadas previamente por el Comité ni con el Plan de acción de alto nivel de la Organización, y que tampoco está justificada, dado que las cuestiones planteadas se han abordado en periodos de sesiones anteriores del Comité y del Subcomité PPR.

17.13 Tras haber examinado las opiniones manifestadas por varias delegaciones en relación con la propuesta y teniendo en cuenta la evaluación preliminar del Presidente (MEPC 68/WP.6), el Comité no aprobó la propuesta de nuevo resultado.

Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR)

Orden del día bienal para 2016-2017 y orden del día provisional del PPR 3

17.14 Tras tener en cuenta los resultados del PPR 2 y los avances registrados en el periodo de sesiones, así como la inclusión de los resultados nuevos propuestos (véanse los párrafos 17.4 a 17.9), el Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité para 2016- 2017 y el orden del día provisional del PPR 3, que figuran en el anexo 18.

Subcomité de transporte de cargas y contenedores (CCC)

Orden del día bienal y orden del día provisional del CCC 2

17.15 El Comité tomó nota de que el MEPC 67 y el MSC 94 habían aprobado el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del CCC 2.

17.16 A este respecto, el Comité:

- .1 tomó nota de que el MSC 94 había refrendado el enfoque propuesto por el Presidente del Subcomité CCC de que, en el ámbito del resultado 5.2.1.2: "Enmiendas al código IGF y elaboración de directrices relativas a los combustibles de bajo punto de inflamación", el Subcomité examinaría las cuestiones relacionadas con el GNL, basándose en la experiencia adquirida con la aplicación del código IGF que adoptará el MSC 95, así como con los combustibles de bajo punto de inflamación distintos del GNL, los cuales deberían examinarse en la segunda fase del código IGF (MSC 94/21, párrafo 18.6); y
- .2 recordó que, en relación con el punto 12 del orden del día, había acordado añadir un resultado específico titulado "Prescripciones obligatorias relativas a la clasificación y la declaración de las cargas sólidas como perjudiciales para el medio marino" en el orden del día bienal del Subcomité CCC y el orden del día provisional del CCC 2, e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran las propuestas y observaciones pertinentes al CCC 2 con miras a agilizar la labor (véase el párrafo 12.35).

17.17 El Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del CCC 2, que figuran en el anexo 19.

Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III)

Orden del día bienal y orden del día provisional del III 2

17.18 El Comité tomó nota de que el MEPC 67 y el MSC 94 habían aprobado el informe sobre la marcha de la labor bienal del Subcomité y el orden del día provisional del III 2.

17.19 A este respecto, tras recordar que el MEPC 67 había decidido no incluir el resultado 1.1.1.1 actual: "Cooperar con las Naciones Unidas en las cuestiones de interés común, así como aportar políticas u orientaciones pertinentes" ni un resultado nuevo titulado

"Examen de las recomendaciones de la 3ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas" en el orden del día bienal del Subcomité, el Comité tomó nota de que el MSC 94 había acordado que el examen del informe del grupo mixto especial de trabajo mencionado se mantendría en el ámbito del MSC y del MEPC, y no del Subcomité, y que el MSC trataría la cuestión en el marco del resultado 1.1.1.1.

17.20 El Comité confirmó el orden del día bienal del Subcomité y el orden del día provisional del III 2, que figuran en el anexo 20.

Puntos de los órdenes del día bienales de los Subcomités HTW, NCSR, SDC y SSE que guardan relación con cuestiones ambientales

17.21 Tras examinar el documento MEPC 68/WP.2, en el que se recoge la lista de los puntos relacionados con el medio ambiente que figuran en los órdenes del día bienales de los Subcomités HTW, NCSR, SDC y SSE para el bienio 2014-2015, y tener en cuenta los resultados del HTW 2, NCSR 2, SDC 2 y SSE 2, el Comité aprobó los puntos de los órdenes del día bienales de dichos subcomités que guardan relación con cuestiones ambientales, que figuran en el anexo 21.

Situación de los resultados previstos para el bienio 2014-2015

17.22 Tras recordar que la situación de los resultados previstos sólo se publicaría después del periodo de sesiones como anexo del informe del Comité, a fin de evitar la duplicación innecesaria de la labor, el Comité invitó al Consejo a que tomara nota del informe sobre la marcha de la labor bienal de los resultados previstos del Comité de protección del medio marino, que figura en el anexo 22.

Propuestas de inclusión en el Plan de acción de alto nivel y las prioridades para el bienio 2016-2017

17.23 El Comité tomó nota de que:

- .1 en el contexto de la resolución A.1060(28): "Plan estratégico de la Organización (para el sexenio 2014-2019)" y la resolución A.1061(28): "Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2014-2015", es necesario elaborar propuestas relativas a los resultados previstos del Comité para el próximo bienio, a fin de que el MEPC 68 las examine con miras a su inclusión en el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2016-2017.
- .2 la Secretaría, en consulta con el Presidente y teniendo en cuenta los avances registrados durante el bienio actual (MEPC 67/20, anexo 17), ha elaborado propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel de la Organización y a las prioridades para el bienio 2016-2017 para el MEPC en forma de modificaciones a los resultados previstos para el bienio 2014-2015, con miras a su presentación al C 114; y
- .3 de conformidad con la decisión del C 109 (C 109/D, párrafo 3.2 ii)) de utilizar los formatos de la base de datos sobre planificación organizativa del GISIS, las modificaciones al orden del día bienal de 2014-2015 figuran en el anexo 1 del documento MEPC 68/WP.4, y los nuevos resultados propuestos para el orden del día bienal del Comité figuran en el anexo 2.

17.24 Tras examinar las propuestas relativas al Plan de acción de alto nivel y a las prioridades para el bienio 2016-2017 para el MEPC (MEPC 68/WP.4), el Comité tomó nota de que los resultados actuales sobre contaminación atmosférica, eficiencia energética y reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques eran demasiado generales y no se expresaban en términos concretos, cuantificables, alcanzables, realistas y sujetos a plazos (SMART). Con miras a facilitar la labor del Comité sobre dichos aspectos importantes, la Secretaría, en consulta con el Presidente, había elaborado una lista de resultados diversificados en los que se trataban las cuestiones mencionadas sobre la base de la labor actual del Comité, lista que figura en el anexo 2 del documento. La lista se modificó posteriormente teniendo en cuenta los resultados del presente periodo de sesiones, y los resultados correspondientes se incluyeron en el orden del día bial del Comité para 2016-2017.

17.25 El Comité recordó que, en relación con el punto 13 del orden del día, y en respuesta a la petición del Consejo de incluir, en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2016-2017, un resultado pertinente en el que se trataran las cargas administrativas que figuran en los instrumentos de la OMI, había acordado incluir un resultado previsto titulado "Análisis y examen de las recomendaciones para reducir las cargas administrativas que figuran en los instrumentos de la OMI, tal como las señaló el SG-RAR" en el Plan de acción de alto nivel, fijando 2017 como año de ultimación previsto (véase el párrafo 13.9).

17.26 Por consiguiente, el Comité aprobó las propuestas de inclusión en el Plan de acción de alto nivel de la Organización y las prioridades para el bienio 2016-2017 por lo que respecta al MEPC, que figuran en el anexo 23, y encargó a la Secretaría que examinara los resultados desde una perspectiva holística para garantizar su coherencia en toda la labor que desempeña la Organización y que presentara toda modificación a las propuestas adjuntas derivadas del III 2 y del CCC 2 al CWGSP 14 y/o al C/ES.28, según procediese.

Puntos que procede incluir en los órdenes del día del MEPC 69 y del MEPC 70

17.27 Tras examinar el documento MEPC 68/WP.5, y teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en el presente periodo de sesiones, el Comité aprobó los puntos que procede incluir en los órdenes del día del MEPC 69 y del MEPC 70, que figuran en el anexo 24.

Fechas provisionales del MEPC 69 y del MEPC 70

17.28 El Comité tomó nota de que se había previsto que el MEPC 69 y el MEPC 70 se celebraran, en principio, del 18 al 22 de abril de 2016 y del 24 al 28 de octubre de 2016, respectivamente.

Grupos de trabajo/de examen/de redacción en el MEPC 69

17.29 Teniendo en cuenta las decisiones adoptadas en relación con los puntos del orden del día correspondientes, el Comité anticipó que en el MEPC 69 podrán constituirse los siguientes grupos:

- .1 Grupo de trabajo sobre contaminación atmosférica y eficiencia energética;
- .2 Grupo de trabajo sobre las medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional;
- .3 Grupo de redacción sobre las enmiendas a los instrumentos de obligado cumplimiento;

- .4 Grupo de redacción sobre el manual "Instalaciones portuarias de recepción – Manual de instrucciones"; y
- .5 Grupo de examen sobre las tecnologías de tratamiento del agua de lastre.

Grupos de trabajo por correspondencia

17.30 El Comité recordó que había constituido o confirmado, según procediera, los siguientes grupos de trabajo por correspondencia interperiodos, que presentarán sus informes al MEPC 69:

- .1 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del agua de lastre (D8) (véase el párrafo 2.46);
- .2 Grupo de trabajo por correspondencia sobre la calidad del fueloil (véase el párrafo 3.53); y
- .3 Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen de la situación de los avances tecnológicos para la implantación del EEDI (véase el párrafo 3.72).

Reunión interperiodos

17.31 El Comité, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes adoptadas en relación con el punto 4 del orden del día, aprobó la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional durante la semana previa al CCC 2, e invitó al Consejo a que refrendara esa decisión (véase el párrafo 4.25).

18 APLICACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LOS COMITÉS

18.1 El Comité tomó nota de que el MSC 94, al examinar el documento MSC 94/13/1 (IACS), en el que se propone enmendar los apartados 5, 6 y 7 del párrafo 4.14 de las Directrices de los Comités (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.3) para hacer referencia a las Directrices revisadas relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (Directrices relativas a la EFS) (MSC-MEPC.2/Circ.12) a fin de aclarar el papel de la EFS en el contexto de los resultados no previstos, encargó al Grupo de trabajo GBS/EFS que elaborase un proyecto de directrices para el MSC sobre el examen de los resultados de los estudios de EFS y preparase el correspondiente proyecto de enmiendas a las Directrices de los Comités.

18.2 El Comité también tomó nota de que el MSC 94, tras examinar las propuestas de enmienda a las Directrices relativas a la EFS, en particular, con respecto a las opciones de control del riesgo (RCO), también encargó al Grupo de trabajo GBS/EFS que preparase un proyecto de enmiendas a dichas directrices.

18.3 El Comité tomó nota asimismo de que el MSC 94, tras examinar el informe del Grupo de trabajo GBS/EFS (MSC 94/WP.8), aprobó, a reserva de que el MEPC 68 hiciera lo propio:

- .1 las Directrices para tratar y examinar los resultados de los estudios de EFS, con miras a su inclusión en las Directrices de los Comités como nuevo anexo 6, y las correspondientes enmiendas a la sección 4 de las Directrices (MSC 94/21, anexo 23); y

- .2 las enmiendas al párrafo 9.3.3 de las Directrices relativas a la EFS (MSC 94/21, anexo 24).

18.4 Por consiguiente, el Comité, tras examinar la información facilitada en el documento MEPC 68/18 (Secretaría) y las decisiones adoptadas por el MSC 94:

- .1 aprobó también las Directrices para tratar y examinar los resultados de los estudios de EFS, con miras a su inclusión en las Directrices de los Comités como nuevo anexo 6, así como las correspondientes enmiendas a la sección 4, para que las Directrices revisadas se distribuyesen como circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4;
- .2 aprobó también el proyecto de enmiendas al párrafo 9.3.3 de las Directrices relativas a la EFS, para que las Directrices revisadas se distribuyesen como circular MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.1; y
- .3 pidió a la Secretaría que introdujera las correcciones de redacción que pudieran determinarse cuando preparase las citadas circulares para su distribución, y que remitiese las Directrices de los Comités revisadas al Grupo de trabajo por correspondencia del Consejo encargado de las Directrices sobre la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, como lo solicitó el C 113 (C 113/D, párrafo 8.3 xi)).

19 ELECCIÓN DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE PARA 2016

19.1 El Comité, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de su Reglamento interior, reeligió por unanimidad al Sr. A. Domínguez (Panamá) Presidente y eligió por unanimidad al Sr. H. Saito (Japón) Vicepresidente, ambos para 2016.

19.2 El Comité, tras reconocer la contribución a su labor por parte de la Vicepresidenta saliente, la Sra. N. Parker (Nueva Zelanda), le dio las gracias y le deseó éxito en sus futuros proyectos.

20 OTROS ASUNTOS

20.1 El Comité tomó nota de que se le habían presentado, para su examen, nueve documentos, incluidos cuatro aplazados desde el MEPC 67, como se indica en el documento MEPC 68/20 (Secretaría). De éstos, los documentos MEPC 68/20/2 (IBIA) y MEPC 68/20/3 (Noruega), relativos al procedimiento de verificación del azufre del Anexo VI del Convenio MARPOL, se examinaron dentro del punto 3 del orden del día (véanse los párrafos 3.54 a 3.58).

Contaminación biológica de los buques

20.2 El Comité tomó nota del documento MEPC 67/19 (Nueva Zelanda), en el que se facilita información para el Comité acerca de la introducción, en mayo de 2014, de prescripciones sobre gestión de la contaminación biológica para todos los buques que lleguen a Nueva Zelanda, a fin de reducir el riesgo de introducción de especies acuáticas invasivas. Las prescripciones tienen en principio un carácter voluntario y pasarán a convertirse en obligatorias en mayo de 2018; Nueva Zelanda está colaborando estrechamente con el sector del transporte marítimo para facilitar su implantación práctica. Las prescripciones nacionales se ajustan a las Directrices de 2011 para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas

invasivas (resolución MEPC.207(62)). Durante la implantación, Nueva Zelanda recopilará información y notificará sus conclusiones al MEPC según proceda.

20.3 El Comité tomó nota también de que Nueva Zelanda había iniciado el estudio que se indica en el documento MEPC 67/INF.24. El plazo del proyecto se amplía hasta diciembre de 2015, y la delegación de Nueva Zelanda instó a los interesados en participar a que se pusieran en contacto con el Sr. John Lewis (jlewis@eslinkservices.com.au). La delegación facilitará al Comité los resultados del estudio y acogió con agrado cualquier otra información que se suministrase al Comité para contribuir a la implantación de las Directrices sobre contaminación biológica y su examen futuro, que podría incluir el seguimiento de la labor sobre GloBallast.

20.4 La delegación del Japón dio las gracias a Nueva Zelanda por facilitar información sobre el proyecto para apoyar prácticas eficaces de mantenimiento del casco, dado que estos esfuerzos serían beneficiosos para el examen futuro de las Directrices de 2011 sobre contaminación biológica. La delegación informó al Comité de que el Japón tenía un proyecto en curso sobre el mismo tema para examinar la eficacia de las recomendaciones clave de las Directrices desde un punto de vista práctico y determinar las buenas prácticas y los desafíos en cuanto a implantación en las operaciones reales de los buques. Se prevé que este proyecto pueda contribuir a un examen de las Directrices y de las Orientaciones destinadas a evaluar las Directrices de 2011 sobre contaminación biológica (MEPC.1/Circ.811). Los resultados del proyecto se facilitarían a la OMI oportunamente.

20.5 La delegación del Brasil, Gobierno Contratante del Convenio BWM, respaldó plenamente la propuesta de un proyecto FMAM-PNUD-OMI similar destinado a evitar la contaminación biológica de los buques, de cuyo seguimiento se encargaría el Brasil a través de la autoridad marítima y con respaldo del *Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM)*, que ha elaborado un gran número de instrumentos sobre el particular.

20.6 Tras tomar nota de la información facilitada por Nueva Zelanda, el Comité invitó a los Estados Miembros a que la distribuyeran a las partes interesadas en sus jurisdicciones respectivas, según procediera.

Propuestas de enmienda al Certificado IOPP

20.7 El Comité examinó el documento MEPC 68/20/1 (Alemania y otros) sobre los cambios propuestos del formato del modelo B del Suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (Certificado IOPP) respecto de las disposiciones relativas a los tanques de lastre separado y al emplazamiento como protección en los buques tanque de doble casco y de los tanques dedicados a lastre limpio (anexo 1), y señaló que la falta de coherencia en la cumplimentación de las secciones 5.1 y 5.2 del modelo B para buques tanque de doble casco había generado confusión e incertidumbres significativas en el sector y que la situación podría mejorarse creando entradas únicas para los tanques de lastre separado, el emplazamiento como protección y el lavado con crudos. El Comité examinó también la propuesta que figura en el anexo 2 del documento, consistente en suprimir las entradas del modelo B relativas a los tanques dedicados a lastre limpio y revisar las secciones 5.1 y 5.2 del modelo B para los buques tanque de doble casco.

20.8 La delegación de España tomó nota de que existían varias cuestiones técnicas detalladas que habría que examinar antes de que el Comité pudiera aprobar las propuestas de enmienda a las secciones 5.1 y 5.2 del modelo B del Suplemento del Certificado IOPP presentadas por los coautores. De ahí que, por falta de tiempo, el Comité invitara a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que presentaran otras observaciones y propuestas sobre el particular al MEPC 69.

Preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y SNPP

20.9 El Comité tomó nota de los documentos MEPC 67/INF.13 y MEPC 68/INF.6 (ISCO) sobre "conocimiento-aceptación" y "creencia-rechazo", en los que se recomienda la adopción por parte de los Estados Miembros de decisiones basadas "únicamente en el conocimiento" para los derrames de hidrocarburos/SNPP y la lucha contra éstos.

Revestimientos antiincrustantes

20.10 El Comité tomó nota del documento MEPC 68/INF.15 (Secretaría) en relación con las "Orientaciones revisadas sobre las mejores prácticas de gestión para la remoción de los revestimientos antiincrustantes de los buques, incluidas las pinturas a base de TBT de los cascos", aprobadas por los órganos rectores del Convenio y el Protocolo de Londres en su último periodo de sesiones conjunto (3 a 7 de noviembre de 2014), y distribuidas con la signatura LC-LP.1/Circ.31/Rev.1 el 2 de diciembre de 2014.

Ruido submarino

20.11 El Comité tomó nota del documento MEPC 68/INF.26 (UICN), que contiene nueva información sobre las repercusiones del ruido submarino procedente de los buques en los peces e invertebrados.

Cooperación interorganismos en cuestiones relacionadas con la protección del medio marino

20.12 El Comité tomó nota del documento MEPC 67/INF.32 (Secretaría), en el que se facilita una visión general de la labor llevada a cabo por la Secretaría en colaboración con otras entidades de las Naciones Unidas sobre cuestiones relativas a la protección del medio marino.

21 MEDIDAS CUYA ADOPCIÓN SE PIDE A OTROS ÓRGANOS DE LA OMI

21.1 Se invita al Consejo a que, en su 114º periodo de sesiones:

- .1 examine el informe del 68º periodo de sesiones del MEPC y, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 b) del Convenio constitutivo de la OMI, lo remita, junto con sus observaciones y recomendaciones, a la vigésima novena Asamblea;
- .2 tome nota de las medidas adoptadas por el Comité en relación con las cuestiones relativas al Convenio BWM (sección 2);
- .3 tome nota de las medidas adoptadas por el Comité en relación con las cuestiones relativas a la contaminación atmosférica y a las medidas de eficiencia energética de los buques y los progresos realizados por el Grupo especial de expertos sobre la facilitación de la transferencia de tecnología para los buques (sección 3);
- .4 tome nota de las medidas adoptadas por el Comité en relación con las cuestiones relativas a las medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional (sección 4);

- .5 tome nota de las medidas adoptadas por el Comité en relación con la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero ocasionadas por el transporte marítimo internacional (sección 5);
- .6 tome nota de que el Comité adoptó la introducción y las partes II-A y II-B del Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar), junto con las enmiendas conexas a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL y las enmiendas a la regla 12 del Anexo I del Convenio MARPOL (párrafos 6.21 a 6.25);
- .7 tome nota de que el Comité adoptó la ampliación de la ZMES de la Gran Barrera de Coral y el estrecho de Torres (párrafo 10.11 y anexo 14);
- .8 tome nota de que se aconsejó a los autores de la propuesta de que la Organización se una al acuerdo colectivo adoptado por la Comisión de Pesquerías del Atlántico Nordeste (CPANE) y la Comisión OSPAR para la protección del medio marino en el Atlántico nordeste que presentaran su propuesta al Consejo (párrafo 10.28);
- .9 tome nota de las medidas adoptadas por el Comité en relación con los informes de los subcomités pertinentes (sección 12);
- .10 tome nota de que el Comité examinó la petición del C 113 de examinar las prescripciones administrativas que son de su incumbencia, pidió a la Secretaría que analizara dichas prescripciones (MEPC 68/13/2) e informara de los resultados al MEPC 69, e incluyó un resultado titulado "Análisis y examen de las recomendaciones para reducir las cargas administrativas que figuran en los instrumentos de la OMI, identificadas por el SG-RAR" en el Plan de acción de alto nivel para el bienio 2016-2017, fijando en 2017 el año de ultimación previsto (párrafos 13.5 a 13.9);
- .11 tome nota de que el Comité, de conformidad con las decisiones de la A 28 (resolución A.1074(28)), instó a los Estados Miembros a que utilizaran el GISIS a fines de notificación y acordó que las circulares a estos efectos solamente se distribuirían en circunstancias excepcionales, cuando así lo solicitasen los Estados Miembros (párrafo 14.4);
- .12 tome nota del informe bienal sobre la situación de los resultados previstos del MEPC para el bienio 2014-2015 (párrafo 17.22 y anexo 22);
- .13 refrende las propuestas relativas al MEPC para su inclusión en el Plan de acción de alto nivel de la Organización y prioridades para el bienio 2016-2017 (párrafo 17.26 y anexo 23);
- .14 refrende la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre las medidas técnicas y operacionales adicionales para mejorar la eficiencia energética del transporte marítimo internacional durante la semana anterior al CCC 2 (párrafo 17.31), y
- .15 tome nota de las medidas adoptadas por el Comité en relación con la aplicación de las Directrices de los Comités, en particular, la aprobación de las "Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del Comité de seguridad marítima y el Comité de protección del medio marino y de sus órganos auxiliares" (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4), y las remita al Grupo de trabajo por correspondencia del Consejo encargado de las Directrices sobre

la aplicación del Plan estratégico y el Plan de acción de alto nivel de la Organización, como lo solicitó el C 113 (sección 18).

- 21.2 Se invita al Comité de seguridad marítima a que, en su 95^o periodo de sesiones:
- .1 tome nota de la información sobre el reciente ataque contra el buque de carga seca *MN Tuna 1* (párrafo 1.5);
 - .2 tome nota de los resultados de los debates del Comité sobre la cuestión de la calidad del fueloil, en particular, el restablecimiento del Grupo de trabajo por correspondencia sobre esta cuestión (párrafos 3.48 a 3.53);
 - .3 tome nota de los resultados de los debates continuos del Comité sobre las Directrices provisionales de 2013 para determinar la potencia de propulsión mínima que permita mantener la maniobrabilidad del buque en condiciones desfavorables (resolución MEPC.232(65), enmendada mediante la resolución MEPC.255(67)), especialmente la adopción de nuevas enmiendas a las Directrices mediante la resolución MEPC.262(68) (párrafos 3.78 a 3.82 y 3.101 y anexo 7);
 - .4 tome nota de que el Comité adoptó la introducción y las partes II-A y II-B del Código internacional para los buques que operen en aguas polares (Código polar) y las enmiendas conexas a los Anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL (párrafos 6.21 a 6.23);
 - .5 tome nota de la aprobación del proyecto de enmiendas consiguientes al Anexo II del Convenio MARPOL derivadas de la revisión del capítulo 21 del Código CIQ, con miras a su adopción en el MEPC 69 (párrafo 12.7 y anexo 15);
 - .6 apruebe igualmente las interpretaciones unificadas del párrafo 15.13.5 del Código CIQ para los productos que requieren inhibidores dependientes del oxígeno, con miras a su distribución como circular MSC-MEPC (párrafo 12.8 y anexo 16);
 - .7 apruebe igualmente la circular MSC-MEPC.2/Circ.15: "Directrices para la elaboración, examen y validación de cursos modelo" (párrafo 12.18);
 - .8 convenga en que el proyecto de directrices para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto en relación con el Código IGS, enmendado, se remita al III 2 para su examen y ultimación, con miras a su posterior aprobación por los Comités (párrafo 12.20);
 - .9 tome nota de que el Comité aprobó el proyecto de enmiendas al Código IMSBC relativo a las sustancias perjudiciales para el medio marino que había elaborado el CCC 1 (CCC 1/WP.4, anexo), a reserva de que se suprima el texto duplicado de las reglas del Anexo V del Convenio MARPOL del proyecto de nueva sección 14 y se revise la parte introductoria de esa sección en consecuencia, y muestre su conformidad con las medidas tomadas antes de adoptar las enmiendas;
 - .10 tome nota de que el Comité mostró su conformidad con las medidas adoptadas por el MSC 94 de encargar al III 2 que examinara la conveniencia de enmendar la Lista de los certificados y documentos que han de llevarse

- a bordo de los buques, 2013 (FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-MS.C.1/Circ.1462), a fin de reflejar las disposiciones que figuran en la circular FAL.5/Circ.39/Rev.1: "Directrices para el uso de certificados electrónicos" (párrafo 13.2);
- .11 tome nota de que, tras examinar la decisión pertinente del MSC 94, el Comité aprobó igualmente los títulos modificados de los resultados 5.0.1.1, 10.0.1.1 y 10.0.1.2 que constituyen una tarea continuada (párrafo 17.3);
- .12 tome nota de que el Comité aprobó el orden del día bienal del Subcomité PPR y el orden del día provisional revisado del PPR 3 (párrafo 17.14 y anexo 18);
- .13 apruebe igualmente el orden del día bienal del Subcomité CCC y el orden del día provisional del CCC 2, incluido un nuevo resultado titulado "Prescripciones obligatorias para la clasificación y declaración de las cargas sólidas como perjudiciales para el medio marino" y añadido por el Comité (párrafos 12.35 y 17.16.2 y anexo 19);
- .14 apruebe igualmente el orden del día bienal del Subcomité III y el orden del día provisional del III 2 (párrafo 17.17 y anexo 19);
- .15 tome nota de que el Comité aprobó los puntos de los órdenes del día bienales de los Subcomités HTW, NCSR, SDC y SSE que guardan relación con cuestiones ambientales (párrafo 17.21 y anexo 21);
- .16 tome nota de que el Comité aprobó igualmente la circular MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.4: "Directrices sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares" (párrafo 18.4.1); y
- .17 tome nota de que el Comité aprobó igualmente la circular MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.1: "Directrices revisadas relativas a la evaluación formal de la seguridad (EFS) en el proceso normativo de la OMI (Directrices relativas a la EFS)" (párrafo 18.4.2).
- 21.3 Se invita al Comité de cooperación técnica a que, en su 65º periodo de sesiones:
- .1 tome nota de los progresos realizados por el Grupo especial de expertos sobre la facilitación de la transferencia de tecnología para los buques (TT-EG) (párrafos 3.3 a 3.7); y
- .2 señale que el Comité tomó nota con agradecimiento de la información facilitada sobre las actividades de cooperación técnica de la Organización relativas a la protección del medio marino, realizadas entre el 1 de julio de 2014 y el 31 de enero de 2015 en el marco del Programa integrado de cooperación técnica (PICT) y de los proyectos principales financiados mediante fuentes externas, e invitó a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a que continuaran y, de ser posible, aumentaran su apoyo a las actividades de cooperación técnica de la OMI (sección 15).
- 21.4 Se invita al Comité de facilitación a que, en su 40º periodo de sesione, tome nota de que el Comité mostró su conformidad con las medidas adoptadas por el MSC 94 de encargar al III 2 que examinara la conveniencia de enmendar la Lista de los certificados y documentos que han de llevarse a bordo de los buques, 2013 (FAL.2/Circ.127-MEPC.1/Circ.817-

MSC.1/Circ.1462), a fin de reflejar las disposiciones que figuran en la circular FAL.5/Circ.39/Rev.1: "Directrices para el uso de certificados electrónicos" (párrafo 13.2).

(Los anexos se publicarán como adición al presente documento.)
